



Transport Canada
Safety and Security

Transports Canada
Sûreté et Sécurité

Government
Publications


CA1
T120
-C58



Commercial Vehicle Safety in Canada

Fifth Annual Report to Parliament

Canada



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116490418>



Commercial Vehicle Safety in Canada

Fifth Annual Report to Parliament

Prepared by Road Safety Directorate, Safety and Security, Transport Canada, December 1997



© Minister of Public Works and Government Services Canada — 1997

Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No.: T-45-4/1996

ISBN 0-662-63408-X

Minister of Transport



Ministre des Transports

Ottawa, Canada K1A 0N5

Annual Report
Department of Transport
Safety and Security Group
Submitted under the provision of the
Motor Vehicle Transport Act, 1987

To his Excellency the Right Honourable Roméo Leblanc, P.C., Governor General
of Canada.

MAY IT PLEASE YOUR EXCELLENCY:

The undersigned has the honour to present to Your Excellency the Fifth Annual
Report on Commercial Vehicle Safety in Canada.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'D. M. Collenette'.

Hon. David M. Collenette, P.C., M.P.





Transport
Canada

Transports
Canada

Deputy Minister Sous-ministre

Place de Ville
Ottawa
K1A 0N5

The Honourable David M. Collenette, P.C., M.P.
Minister of Transport

Dear Mr. Minister:

We have the honour of asking you to transmit for tabling in the House of Commons and the Senate the Fifth Annual Report on Commercial Vehicle Safety in Canada.

It is submitted to Parliament in conformity with the provisions of Section 35 of the *Motor Vehicle Transport Act, 1987*.

Yours sincerely,

Margaret Bloodworth

CONTENTS

COMMERCIAL VEHICLE SAFETY IN CANADA iii

Executive Summary iii

PART 1:

IMPLEMENTATION

OF THE NATIONAL

SAFETY CODE 1

The National Safety Code 1

The NSC Standards 2

NSC Implementation 4

Deviations from the NSC Standards (as of January 1, 1997) 7

Federal NSC Expenditures 10

Enforcement of NSC Standards 10

CVSA On-Road Inspections 16

Staffing 17

PART 2:

COMMERCIAL

VEHICLE

COLLISION STATISTICS 18

Introduction 18

Collision Experience by Vehicle Type 21

Collision Experience by Driver Condition and Action . . . 26

Collision Victim Information 31

LIST OF FIGURES

Figure 1 — NSC Standards	2
Figure 2 — NSC Implementation by Jurisdiction	5
Figure 3 — Number of Jurisdictions with NSC Standards	6
Figure 4 — Road Check 1996.	16
Figure 5 — Enforcement Staff.	17
Figure 6 — Fatalities per 10,000 Registered Vehicles	18
Figure 7 — Commercial Vehicle Involvement in Traffic Collisions	19
Figure 8 — Commercial Vehicle Involvement in Traffic Collisions (1995)	20
Figure 9 — Commercial Vehicle Involvement in Fatal Traffic Collisions (1995)	20
Figure 10 — Commercial Vehicle Types Involved in Traffic Collisions (1995)	20
Figure 11 — Single Commercial Vehicle Crashes as % of All Single Vehicle Crashes	24
Figure 12 — Commercial Vehicles with Defects Involved in Traffic Collisions	26
Figure 13 — Traffic Collisions Where Driver Condition Was Other Than “Apparently Normal”	28
Figure 14 — Commercial Vehicle Driver Action Prior to Reportable Traffic Collisions (1995)	29

LIST OF TABLES

Table 1 — Vehicles Involved in Reportable Traffic Collisions	22
Table 2 — Commercial Vehicles Involved in Single Vehicle Crashes	23
Table 3 — Condition of Commercial Vehicles Involved in Reportable Traffic Collisions	25
Table 4 — Commercial Vehicle Driver Condition in Reportable Traffic Collisions.	27
Table 5 — Commercial Vehicle Driver Action Prior to Reportable Traffic Collisions	30
Table 6 — Casualties in Traffic Collisions	32

COMMERCIAL VEHICLE SAFETY IN CANADA

Executive Summary

Section 35 of the *Motor Vehicle Transport Act (MVTA) 1987*, requires the federal Minister of Transport to table a report before each House of Parliament on:

- 1) the progress of the implementation of the rules and standards respecting the safe operation of extra-provincial truck and bus undertakings; and
- 2) the available statistical information respecting trends of highway collisions in Canada, involving motor vehicles operated by extra-provincial truck and bus undertakings.

Although the requirement is to focus on extra-provincial truck and bus undertakings, it is impractical to differentiate between extra-provincial and intra-provincial truck and bus undertakings when reporting on the implementation of the various safety standards, since these standards apply equally to both. The status on the implementation of the standards, therefore, is presented for both extra-provincial and intra-provincial operations collectively. Similarly, collision data is reported for commercial vehicles (extra-provincial and intra-provincial truck and bus undertakings) as well as for non-commercial vehicles for comparison purposes. Throughout this report, the term "commercial vehicle"

refers to a truck with a registered gross vehicle weight exceeding 4,538 kg or a bus with a designated seating capacity greater than 10, including the driver.

This report is the fifth to be tabled in Parliament. The first report provided a historical account of the regulatory reform process leading to the passage of the MVTA, 1987. It also provided trends in highway safety statistics up to 1987. The second report gave a more detailed account of progress in implementing the various National Safety Code (NSC) standards and presented a collation of collision statistics for 1986 to 1988. The third report again provided a NSC implementation status with more emphasis on the enforcement component in implementing the NSC. Highway safety statistics for the five year period, 1986 to 1990, were included. The fourth report described the progress in implementing the NSC standards using information from two surveys conducted in 1993.

This report describes the progress in implementing the NSC standards using information from a survey conducted in early 1997, and provides a depiction of the status of NSC implementation as of January 1997. Part 2 on commercial vehicle collisions includes a review of available data on collisions involving commercial vehicles for the period 1991 to 1995.

PART 1: IMPLEMENTATION OF THE NATIONAL SAFETY CODE

The National Safety Code

The *Motor Vehicle Transport Act (MVTA) 1987*, which came into force on January 1, 1988, effectively deregulated control of entry to the motor carrier industry based on economic criteria. Since then carriers no longer have to prove public necessity; operating authorities are granted if applicants meet safety fitness and insurance criteria and provided that there are no valid objections to the issuance of an authority to operate.

The transition to economic deregulation was accompanied by concerns from industry and government that increased participation in the trucking industry had potential to degrade safety levels of motor carriers operating on the nation's highways. In this regard, Senate approval of the MVTA was conditional upon implementation of a National Safety Code (NSC) by the federal government, in cooperation with provincial and territorial jurisdictions.

In 1987, the Council of Ministers Responsible for Transportation and Highway Safety signed a Memorandum of Understanding to develop and implement the NSC. The objective of the initiative was to establish uniform national safety standards for commercial vehicles which promote improved safety and efficiency within the motor carrier industry.

The foundation for the National Safety Code was a consolidation of the existing provincial/territorial legislation and regulations. To this initial framework, new standards and criteria were added to extend safety regulation into areas not previously addressed. The transition from the individual provincial/territorial safety standards regimes to a common set of national standards required significantly more work in some jurisdictions than in others. Even for jurisdictions which were further along in the development of safety regulation, legislation had to be revised to accommodate the national norms which were embodied in the NSC.

In the first few years, jurisdictions concentrated their efforts on implementing the important new safety initiatives [Carrier/Driver Profiles, Hours of Service Regulations, Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA) On-Road Inspections, etc.]. Jurisdictions used federal funds to hire staff, acquire equipment and materials, and develop systems to further the development and implementation of the NSC standards.

In recent years, efforts have been directed toward completing, and improving the consistency of, implementation of the NSC provisions, and establishing administrative systems for monitoring performance and exchanging information between jurisdictions.

The NSC Standards

The National Safety Code has no legal status itself, but the standards comprising the Code serve as models for legislative, regulatory or administrative action by each jurisdiction. A brief description of each standard is provided in Figure 1.

NSC Standards

figure 1

1. SINGLE DRIVER LICENCE CONCEPT	Establishes administrative procedures for ensuring a driver does not hold more than one valid driver's licence.
2. KNOWLEDGE AND PERFORMANCE TESTS	Establishes principles for testing (written, oral, road tests) a driver's knowledge of the vehicle, road rules and traffic laws.
3. DRIVER EXAMINER TRAINING PROGRAM	Establishes a standard training course for driver examiners to ensure driver testing is conducted in a consistent manner throughout Canada.
4. CLASSIFIED DRIVER LICENCING SYSTEM	Establishes seven distinct classes of driver's licence, each designating a certain type of vehicle that can be operated in accordance with the degree of capability necessary for its operation.
5. SELF-CERTIFICATION STANDARDS AND PROCEDURES FOR DRIVERS	Establishes criteria to certify carriers and schools to train and test commercial vehicle drivers and to issue an appropriate class of licence.
6. MEDICAL STANDARDS FOR DRIVERS	Establishes the minimum medical requirements for each class of driver's licence and the requirements for periodic re-examination.

7. CARRIER AND DRIVER PROFILES	Establishes information requirements to control and monitor carrier and driver performance applying appropriate action in the event of unsatisfactory behaviour.
8. SHORT-TERM SUSPENSION	Establishes criteria to suspend a driver's licence for up to 24 hours where the driver's ability to operate a motor vehicle is impaired by alcohol, fatigue or drugs.
9. HOURS OF SERVICE	Establishes daily and weekly limits on the number of hours driving/on-duty allowed by operators of commercial vehicles.
10. SECURITY OF LOADS	Establishes restraint criteria to ensure loads are properly bound, covered or secured.
11. COMMERCIAL VEHICLE MAINTENANCE	Establishes minimum standards for a commercial vehicle maintenance program and minimum standards to which a vehicle will be inspected at a scheduled frequency.
12. CVSA ON-ROAD INSPECTIONS	Establishes minimum criteria for on-highway inspections of commercial vehicles.
13. DAILY TRIP INSPECTION REPORTS	Requires drivers to inspect a vehicle for mechanical fitness before each trip and note the results in a report; carriers are required to repair vehicle defects; the next driver must carry a copy of the previous trip inspection report in the cab of the truck.
14. COMPLIANCE REVIEWS — SAFETY RATINGS	Requires every commercial fleet to have a Safety Fitness Certificate and a performance-based safety rating issued by the base plating jurisdiction.
15. FACILITY AUDITS	Establishes the carrier's record keeping requirements to enable auditors to examine records at the carrier's terminal. The audit is an in-depth review of a carrier's activities relative to the applicable safety standards.
16. FIRST AID TRAINING	Establishes voluntary standard for drivers to complete a first-aid course. This has not been adopted as a regulated standard in any jurisdiction.

NSC Implementation

Information on the status of implementation of National Safety Code standards was provided by representatives of each of the provincial and territorial governments in response to a request from Transport Canada. In support of this request, each jurisdiction was asked to review and update the information contained in the Fourth Annual Report to Parliament on *Commercial Vehicle Safety in Canada*.

The information in the sections which follow is based on responses received from, and information provided by, the provincial and territorial governments.

The extent to which the National Safety Code has been implemented has proven to be rather difficult to depict in a simplified form. Previous reports to Parliament have attempted to display the level of implementation in "binary" form, whereby a standard is only considered to have been implemented when provincial/territorial requirements are identical to those in the National Safety Code. However, there are many cases where provincial/territorial requirements differ only slightly from NSC provisions, often on matters which do not materially detract from the principles of the NSC or affect compatibility with neighbouring jurisdictions.

In this context, it is clear that considerable progress has been made over the past ten years towards achieving the objectives of the

National Safety Code. The provincial and territorial requirements in the areas of commercial driver and vehicle licensing, vehicle inspection, and motor carrier operating, reporting and auditing requirements have become much more compatible, and in some cases are now virtually uniform. This progress would not have been achieved without the introduction of the NSC, and the focused dialogue between jurisdictions which has accompanied its implementation.

It is also evident that the pursuit of improved highway safety and greater regulatory compatibility requires that the provisions of the National Safety Code remain open to review and updating. As examples, operational experience, coupled with the results of research, have precipitated reviews of the NSC standards for Hours of Service and Security of Loads. In addition, work continues in implementing the new NSC standard for Compliance Reviews — Safety Ratings.

In simplified form, based on the information provided by the provinces and territories, the extent to which each of the standards of the National Safety Code have been implemented is depicted in Figure 2 which follows. It should be noted that judgement has been applied to distinguish between instances where provincial/territorial requirements constitute only minor deviations from the NSC standard and those where significant deviations exist.

NSC Implementation

By Jurisdiction

figure 2

Standard Name	BC	AB	SK	MB	ON	QC	NB	NS	PE	NF	YK	NT
Monitoring Standards												
Facility Audits												
Driver and Carrier Profiles												
Daily Trip Inspection Reports												
Hours of Service												
Commercial Vehicle Maintenance												
CVSA On-Road Inspections												
Security of Loads												
Compliance Reviews — Safety Ratings												
Administrative Standards												
Self-Certification for Drivers												
Single Driver Licence Concept												
Classified Driver Licencing System												
Medical Standards for Drivers												
Knowledge/Performance Tests												
Driver Examiner Training Program												
Short-term Suspension												
First Aid Training (voluntary)												

	Fully Implemented
	Implemented with Minor Deviations
	Implemented with Deviations
	Not Implemented

Number of Jurisdictions with NSC Standards

figure 3



Deviations from the NSC Standards (as of January 1, 1997)

1. Single Driver Licence Concept

- British Columbia and Ontario do not request or update the driving records of out-of-province applicants.
- Québec does not update the driving records of out-of-province applicants, except for those from jurisdictions which have reciprocal agreements with Québec.

2. Knowledge and Performance Tests

- British Columbia, Saskatchewan, Ontario and Québec do not require a pre-test interview for road test re-examinations.
- Alberta, Nova Scotia, Prince Edward Island, Newfoundland, Yukon and Northwest Territories do not certify interpreters for tests.
- Saskatchewan, Ontario, Québec, and Nova Scotia do not include all signs in the road sign test section.
- Ontario, Québec and Yukon do not include all NSC elements in the pre-road test of vehicles.
- Northwest Territories has not implemented re-examination and driver improvement road test interviews.

3. Driver Examiner Training Program

- Ontario and Northwest Territories courses do not include the full range of topics prescribed in the standard.
- Northwest Territories has not implemented the standard.

4. Classified Driver Licencing System

- Alberta, Manitoba, Prince Edward Island, Yukon and Northwest Territories do not issue endorsements for gooseneck trailers.
- Ontario, Northwest Territories, Québec and New Brunswick do not issue endorsements for towing trailers in excess of 4,600 kg.
- Manitoba deviates from the Class 5 specifications (maximum towed vehicle weight is 4,540 kg; Class 5 driver cannot operate ambulance or taxi).
- Ontario Class 1 or A designation does not permit the operation of buses.
- Nova Scotia deviates from the age limit specifications for some licence classes.
- Ontario and Québec Class 1–5 licences are not endorsed for the operation of vehicles equipped with air brakes.
- Manitoba and Prince Edward Island do not restrict the weight of a towed vehicle for Class 3 licences.
- British Columbia has not implemented all provisions of the NSC standard.

5. Self-certification Standards and Procedures for Drivers

- Ontario and Québec training programs and trainer certification processes differ from the standard. Québec's program exceeds the standard.
- Prince Edward Island, Newfoundland, Yukon and Northwest Territories will not implement standard due to their small carrier size.
- New Brunswick has not implemented the standard.

6. Medical Standards for Drivers

- British Columbia, Alberta and Prince Edward Island deviate from the standard in one or two specific medical conditions or contain slight variations in the administrative review process.
- Saskatchewan Class 5 and restricted Class 1 licences can be issued to monocular drivers; a few other sections of the standard have not been implemented.
- Manitoba, Ontario, Québec and Nova Scotia have not implemented various sections of the standard.
- Yukon has not implemented the standard.
- Northwest Territories has not implemented the standard; legislation is pending.

7. Carrier and Driver Profiles

- Saskatchewan, Ontario and Prince Edward Island have not implemented or incorporated all sections of the standard, in particular, accident information, out-of-service information and carrier control activity.
- Alberta has not implemented or incorporated all sections of the standard, in particular, accident information.
- Nova Scotia awaiting regulation approval to permit carrier control activities.
- British Columbia does not include accident reports on the carrier profiles at this time.

8. Short-Term Suspension

- Saskatchewan, Ontario and New Brunswick have not implemented all elements of the standard.
- Québec and Nova Scotia have not implemented the standard.

9. Hours of Service

- Newfoundland and Northwest Territories have not implemented all the definitions, policy applications and exemptions for the Hours of Service Regulations.
- Alberta and Saskatchewan have not implemented the weekly cap provisions; regulations do not apply to farmers or to vehicles under 18,000 kg in Alberta and under 22,000 kg in Saskatchewan.
- Ontario has introduced some minor deviations (such as the requirement for bridge and toll receipts).

10. Security of Loads

- British Columbia, Alberta, Saskatchewan, Ontario, Québec and New Brunswick have provisions that deviate slightly from the standard.
- Manitoba has not implemented the shipper responsibility provisions of the standard.
- Newfoundland deviates significantly from the standard with respect to shipper, carrier and driver responsibilities.
- Nova Scotia does not specify particle size for aggregate and bulk material transportation.
- Prince Edward Island has not implemented the standard.

11. Commercial Vehicle Maintenance

- British Columbia applies the standard to vehicles greater than 8,200 kg.
- Alberta and Northwest Territories apply the standard to vehicles greater than 18,000 kg.
- Saskatchewan applies the standard to vehicles greater than 22,000 kg.
- Ontario and Québec have not implemented Parts 1.1 and 1.2.
- Prince Edward Island has not implemented the standard.

12. CVSA On-Road Inspections

- Fully implemented in all jurisdictions.

13. Daily Trip Inspection Reports

- British Columbia and Québec incorporate minor deviations respecting exemptions offered.
- Alberta does not require the driver to record the vehicle inspection in written form; the standard does not apply to vehicles less than 18,000 kg.
- Saskatchewan has not implemented the standard.

14. Compliance Reviews — Safety Ratings

- Standard being developed for implementation in 1998.

15. Facility Audits

- Saskatchewan introduced minor deviations in the standard.
- Alberta does not audit all carrier records listed in the standard.
- Alberta does not apply the standard to vehicles less than 18,000 kg.
- Prince Edward Island has not implemented the standard.

16. First Aid Training

- Voluntary standard.

Federal NSC Expenditures

The agreement to develop and implement the National Safety Code was accompanied by a commitment of financial support from the federal government to assist in defraying costs associated with consistent implementation and enforcement of the standards. Between 1987 and 1992, the federal government contributed \$24 million to the provinces and territories for this purpose.

Operational related NSC standards now cover facility audits, driver and carrier profile systems, daily trip inspection reports, hours of service, commercial vehicle maintenance and inspections, and load security. The Code's administrative standards cover self-certification for drivers, single driver licence concept, a classified driver licensing system, medical standards, knowledge and performance tests, and a driver examiner training program.

When the funding agreements expired on March 31, 1993, Transport Canada commissioned a study to evaluate federal support for the NSC program. Completed in July 1994, the study recommended continued federal government support of the NSC. The Minister of Transport subsequently announced that a further \$20 million would be made available to the provinces and territories between 1995 and 2000.

Federal, provincial and territorial officials developed the terms and conditions of the

arrangement and agreed upon the allocation of the funds. However, provision of federal funding is subject to each province and territory meeting performance targets and information requirements.

Enforcement of NSC Standards

Enforcement of the various NSC standards comprises two major components — on-road inspections and facility audits.

On-road enforcement involves inspection of commercial vehicles for mechanical safety following a North American standard referred to as the Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA) inspection standard. The majority of CVSA inspections are carried out at weigh scale stations, although most jurisdictions also employ mobile inspection teams. Driver's log-books, daily trip inspection reports and driver licencing documentation are also checked.

Facility audits involve a visit to the carrier's office to verify that appropriate record keeping systems are in place to support assessment of compliance with the NSC standards. The audit covers all safety policies and procedures in use by the carrier, and consists of examination of records and related source documents, interviews with employees, and inspection of vehicles on site.

Jurisdictions maintain profiles of drivers and carriers by recording all traffic violations, collisions, and the results of vehicle inspections

and facility audits. These profiles are used to monitor a carrier's safety performance and verify compliance with the NSC standards.

Provincial and territorial authorities follow a similar sanction process when a carrier is found to be in non-compliance with the NSC standards. Initially, a letter is sent to the carrier warning that a problem exists that must be rectified. If the problem persists, an interview is held with the carrier to develop an action plan to correct the problem. Finally, a show cause hearing is conducted if the carrier does not improve its safety performance. At such hearings, the carrier is required to appear and provide evidence and explanation of why its authority to operate should not be suspended or cancelled. (Note: Implementation varies as indicated in Figure 2.)

A range of sanctions can be employed when non-compliance is detected, depending upon the nature of the violation:

- drivers and carriers can be fined;
- driver's licences can be suspended;
- drivers and/or vehicles can be placed out of service;
- a carrier's authority to operate can be suspended or cancelled.

Jurisdictions also exchange information to ensure that driver and carrier files are complete and current.

The following summarizes enforcement activities as reported by each jurisdiction.

British Columbia

British Columbia has a well-established carrier profile system which serves as a management tool for both provincial authorities and for carriers. In 1996, 22,200 driver violations and 3,300 carrier violations were added to the profile system. During the year, 15,015 commercial vehicles were inspected at the roadside, of which 2,766 were taken out of service for mechanical defects. Results of the roadside inspections also appear on the carrier profiles.

To assist carriers in hiring drivers and monitoring their performance, driver abstracts have been developed that identify all violations that a driver has incurred. The abstract also records if the violation has occurred while the driver has been operating a commercial vehicle.

There are currently 27,000 active NSC carriers operating 83,000 commercial vehicles in British Columbia. In 1996, 793 facility audits were conducted.

A sanctioning process has been established to ensure that carriers which operate in continued non-compliance are removed from the highway. Three carriers were involved in administrative hearings in 1996. As a result of these hearings, one carrier had its safety certificate cancelled and vehicle licence plates removed, and the other two received fleet limitations.

There are 140 Motor Vehicle Branch enforcement officers employed to enforce the NSC standards. An additional 5,500 police officers are also empowered to enforce the standards.

Alberta

Enforcement of National Safety Code standards is conducted by 120 staff from Alberta Transportation & Utilities (AT&U) in cooperation with 135 RCMP, city police services and county police officers as a part of their regular duties. AT&U's enforcement efforts include a combination of education, training, carrier compliance management and prosecution. An NSC client base of approximately 22,000 motor carriers is managed in Alberta.

AT&U staff conduct compliance reviews, verification audits and investigations. These audits/investigations are primarily conducted "for cause", as a result of complaints, law enforcement activities and carrier profile identifiers. The majority of enforcement time spent on NSC standards relates to driver's hours of service, vehicle maintenance standards, transportation of dangerous goods and CVSA vehicle inspections.

Over the period 1992 to 1996, Alberta Transportation & Utilities:

- conducted an average of 10,000 CVSA inspections per year;
- completed an average of 1,000 NSC compliance audits per year;
- completed an average of 1,400 general investigations per year;
- identified an average of 600 unsatisfactory carriers per year (primarily as a result of insurance cancellations).

In excess of 100,000 vehicles are inspected each year at roadside and vehicle inspection stations by AT&U staff. The CVSA out-of-service rate (defects requiring immediate repair) is approximately 32% of vehicles inspected.

Alberta continues to work towards application of all NSC standards and currently is developing a violation threshold generator to work in concert with the carrier profiles. The province is also developing an interface between carrier profile, collision and violation databases.

Saskatchewan

In 1996, 35 uniformed traffic officers plus 5 investigators enforced NSC standards in Saskatchewan. Assistance with CVSA inspections is also provided, on a part time basis, by 15 members of the RCMP and city police. Five safety officers are dedicated to monitoring the quality of commercial vehicle inspections done by certified inspection stations.

The level of compliance with the CVSA inspection standard remains at approximately 30%. In many cases, warnings are issued requiring carriers to repair vehicle safety defects. In 1996 approximately 18% of vehicles were placed out of service.

In 1996, Saskatchewan Highways and Transportation, Saskatchewan Government Insurance and the Saskatchewan Trucking Association partnered in an awareness campaign called "Operation Air Brake", which focused on the issue of brake adjustment in air brake systems. Using promotional material, such as key chains, and through public

appearances and targeted enforcement, the campaign sought to educate drivers, carriers and the public to the necessity of having air brake systems properly adjusted.

Manitoba

Manitoba's enforcement program includes a combination of education (press releases, seminars, magazine articles, counselling), written warnings, consent dispositions, formal proceedings before the Motor Transport Board, and fines.

Enforcement encompasses both inspections at fixed stations and on-road surveillance. Although the primary responsibility of the Transport Compliance Section is to ensure vehicles adhere to proper weights and size restrictions, spot checks for compliance with operating authority and NSC standards are also undertaken.

Vehicle defects detected during on-road CVSA inspections are required to be repaired within a specified time period. Vehicles with hazardous defects are taken out of service immediately and not allowed to proceed.

In 1996, non-compliance with the insurance requirements under safety fitness resulted in short-term suspensions of 290 carriers. In addition, 32 carriers had their authority to operate revoked.

In 1996, 42,461 vehicles were inspected, resulting in 4,544 prosecutions. The infractions included:

- 255 hours of service violations
- 346 driver and vehicle licensing violations
- 2,141 faulty equipment and safety violations
- 1,152 for vehicle size and weight violations
- 274 over dimensional violations
- 116 dangerous goods violations
- 238 permit violations.

One hundred and thirty compliance audits were conducted in 1996. As a result, 122 carriers were dealt with through consent dispositions which included monetary penalties and safety plans. In 19 cases, carriers agreed to regular third party audits. Two carriers were prosecuted through the courts, and 6 show cause hearings before the Motor Transport Board were initiated. Two carrier audits resulted in carriers being congratulated for compliance.

Approximately 465 partial facility audits were conducted at vehicle maintenance inspection stations; certification of 4 inspection stations revoked; 24 stations voluntarily surrendered their certification.

Ontario

Trucking safety has become a major public issue in Ontario. The Ontario Road Safety Plan sets out an extensive agenda of initiatives to improve safety in the trucking industry.

A number of initiatives were introduced in 1996 which included:

- *Increased Fines:* Bill 55 went into effect in October, 1996 increasing the fines for safety related offences under the Highway Traffic Act. Ontario now has the highest fines for commercial vehicle offences in North America.
- *Wheel Installer Training:* People who install wheels on commercial vehicles are now required to be trained and certified. On November 1, 1996 a regulation was introduced pertaining to the removal and/or replacement of wheels on vehicles in excess of 9,000 kg.
- *Air Brake Training:* As of November 1, 1996, all individuals who wish to adjust air brakes must be trained and certified to do so.
- *Axle Weight Limit Enforcement:* On July 22, 1996, the moratorium on axle weight limit enforcement was lifted, requiring gravel haulers to respect regulated axle weight limits. As well, amendments to Regulation 597 were introduced that reduce the allowable gross weights for vehicles transporting sand, gravel, crushed or uncut rock, asphalt, slag or rubble.

In 1996, officials undertook 380 facility audits and 33,721 vehicle inspections. Ministry officials sent out approximately 2,200 warning letters, conducted 100 interviews and initiated

50 show cause hearings. Results indicate that of all operators receiving a warning letter, 95% did not require an interview; as well 50% of operators did not require any further action.

Québec

In 1996, the Société de l'Assurance Automobile du Québec officials responsible for monitoring enforcement of the Québec Highway Safety Code standards issued 2,869 statements of offence to drivers and 674 statements of offence to carriers for hours of driving and hours of service. As for the sections of the Highway Safety Code governing vehicle maintenance (safety check and mandatory mechanical inspection), 1,069 statements of offence were issued to drivers and 2,558 to carriers by the Société's highway controllers and facility inspectors.

Under the quality control program, 1,367 vehicles were inspected, and 95 vehicles exhibited major defects. In total, the mechanical inspection staff performed 20,107 on-road inspections and detected major defects in 2,213 vehicles.

New Brunswick

In New Brunswick, enforcement is carried out by 80 NSC officers including 8 officers dedicated to mobile enforcement teams. These teams conduct CVSA level 1, 2, and 3 commercial vehicle safety inspections at fixed sites and during mobile operations. As part of their regular duties, additional enforcement can also be carried out by the RCMP.

Nova Scotia

The National Safety Code is enforced in Nova Scotia by 42 Vehicle Compliance Officers. These personnel are assigned to various areas of the province. Working in teams, road checks are conducted at varying locations and times to ensure province-wide coverage.

In 1996, 2,875 Level 1 CVSA checks were conducted with 55% of the commercial vehicles meeting the defined standard. In 1997, a carrier profile system will be initiated and a position created to administer the overall NSC program.

Prince Edward Island

Enforcement consists of highway patrols, roadside checkpoints, and random checks of commercial vehicles passing through fixed highway scales. Highway Safety officers conduct commercial vehicle stop checks as well as CVSA inspections. The weigh scale staff also conduct CVSA walk-around inspections on a regular basis in addition to weighing vehicles and enforcing other NSC standards.

Newfoundland

Newfoundland's Highway Enforcement Officers and Weigh Scale Inspectors are responsible for enforcing the Highway Traffic Act and its regulations, which includes the National Safety Code Standards. Weigh Scale Inspectors are not Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA) certified but they do inspect for compliance with the Hours of Service Regulations, Daily Trip Inspection Reports and Security of Loads Standards along with valid driver licences and registration certificates.

Inspections are conducted regularly at roadside and at times are done jointly by members of the Royal Canadian Mounted Police and the Royal Newfoundland Constabulary. In 1996, a full time auditor was appointed and a facility audit program became operational.

In 1996, over 3,000 inspections were conducted, over 4,000 defects were recorded, approximately 400 vehicles were placed out of service, and 117 prosecution tickets were issued. Included in this total were 58 hours of service inspections, 62 driver inspections and 49 load securement inspections.

Yukon Territory

In 1995, on-road enforcement included 1 mobile enforcement officer, 2 mobile safety officers, 1 dangerous goods inspector, 1 NSC inspector and 19 weigh station personnel. The CVSA on-road inspections were undertaken by the NSC inspector, and 19 weigh station personnel.

The NSC inspector performed 3 facility audits. Moreover, 127 CVSA inspections were carried out; 43 vehicles were placed on restricted status, and another 17 vehicles were placed out of service. A total of 55,275 vehicles were weighed, resulting in 73 overweight penalties being issued.

Northwest Territories

Enforcement comprises vehicle checks conducted at weigh scale locations, roadside inspections and facility audits by 18 commercial vehicle enforcement officers. Facility audits were carried out at 90 of the 360 NSC carriers registered in the NWT.

CVSA On-Road Inspections

As indicated previously, CVSA inspections are carried out by provincial and territorial officials throughout the year at weigh scales, at roadside checks or during facility audits.

The following table summarizes the results of "Road Check '96", an annual safety

inspection program, undertaken by each member jurisdiction of the Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA) over a 72-hour period. Heavy trucks were selected randomly at each location for inspection according to the procedures developed by the CVSA. Brakes, steering, wheels, tires, frames and the manner in which loads were secured are among the many items inspected during this safety initiative.

Road Check 1996

figure 4

Jurisdiction	No. of Vehicles Inspected	No. of Trucks OOS	% of Trucks OOS	No. of Drivers OOS	% of Drivers OOS
British Columbia	1,090	307	28%	29	2.7%
Alberta	151	151	33%	15	3.3%
Saskatchewan	367	96	26%	1	0.3%
Manitoba	232	52	22%	6	7.5%
Ontario	2,912	1,139	39%	34	1.2%
Quebec	130	37	30%	1	0.3%
New Brunswick	224	82	36%	2	1.8%
Nova Scotia	153	57	18%	0	—
Prince Edward Island	43	9	19%	2	4.3%
Newfoundland	71	50	23%	1	0.4%
Nunavut	49	72	25%	2	8.3%
Northwest Territories	42	7	16%	0	—
Canada Total	6,178	2,014	33%	95	1.5%

Staffing

The following table summarizes the number of personnel involved in the enforcement by provincial/territorial ministry officials and police forces as well as personnel involved in the administration of the various NSC standards.

Enforcement Staff

figure 5

Jurisdiction	Transportation Department	Police Officers	NSC Staff
British Columbia	140	1,505	11
Alberta	120	185	15
Saskatchewan	75	15	3
Manitoba	73	15	62
Ontario	134	12,300	27
Québec	108	254	100
New Brunswick	80	—	—
Nova Scotia	42	—	—
Prince Edward Island	16	76	3
Labrador/ Newfoundland	35	—	—
Yukon	20	—	2
Northwest Territories	30	—	5

PART 2: COMMERCIAL VEHICLE COLLISION STATISTICS

Introduction

Over the past 25 years, Canada's highway system has emerged as the dominant mode for both personal mobility and for movement of freight. In 1995 there were approximately 19 million licenced drivers and 17 million registered vehicles. Nonetheless, while the numbers of drivers and vehicles have more than doubled since 1970, the safety of the system has been steadily improving, with traffic deaths having decreased by more than 34% over this same period.

As illustrated in Figure 6, the number of fatalities per 10,000 registered vehicles dropped from 6.0 in 1970 to 1.8 in 1995.

When measured against the accident experience of the member countries of OECD where data were available and countries are comparable, Canada's safety record in 1995 ranked 7th.

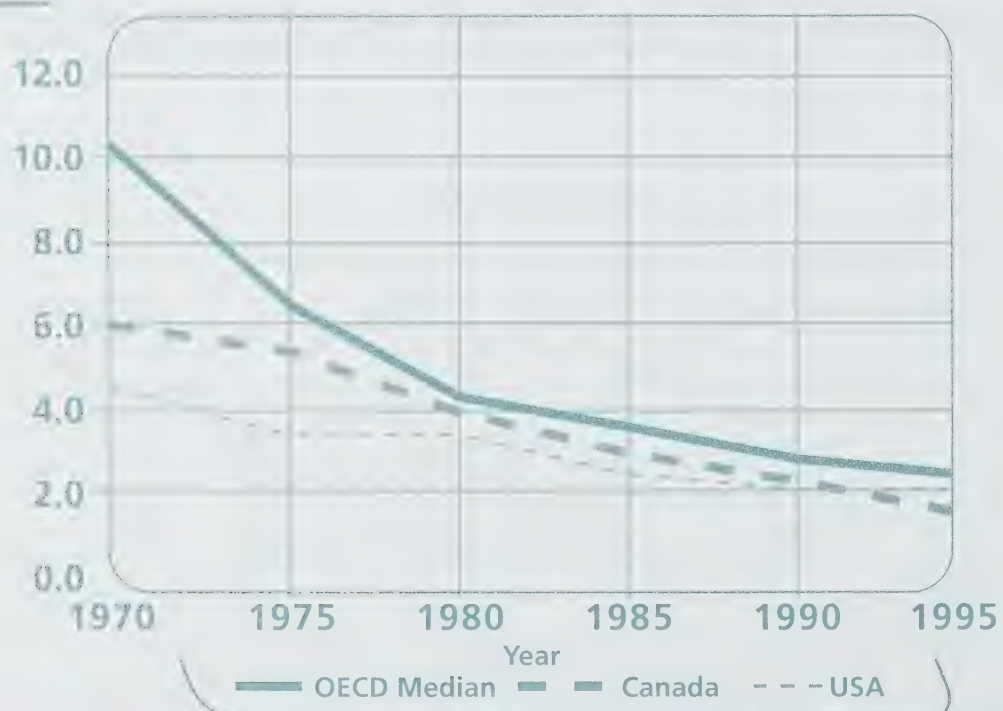
In 1995 motor vehicle collisions claimed the lives of 3,347 people, compared to 107, 39, and 124 in the air, marine and rail modes respectively. Road collisions were responsible for 20,000 serious injuries and 220,000 minor injuries.

Of the 1.2 million vehicles involved in 661,000 casualty and property damage collisions:

- 4,660 vehicles were involved in fatal collisions;
- 299,172 vehicles were involved in personal injury collisions; and
- 890,757 vehicles were involved in property damage collisions.

Fatalities per 10,000 Registered Vehicles

figure 6



Collisions Involving Commercial Vehicles — Overview

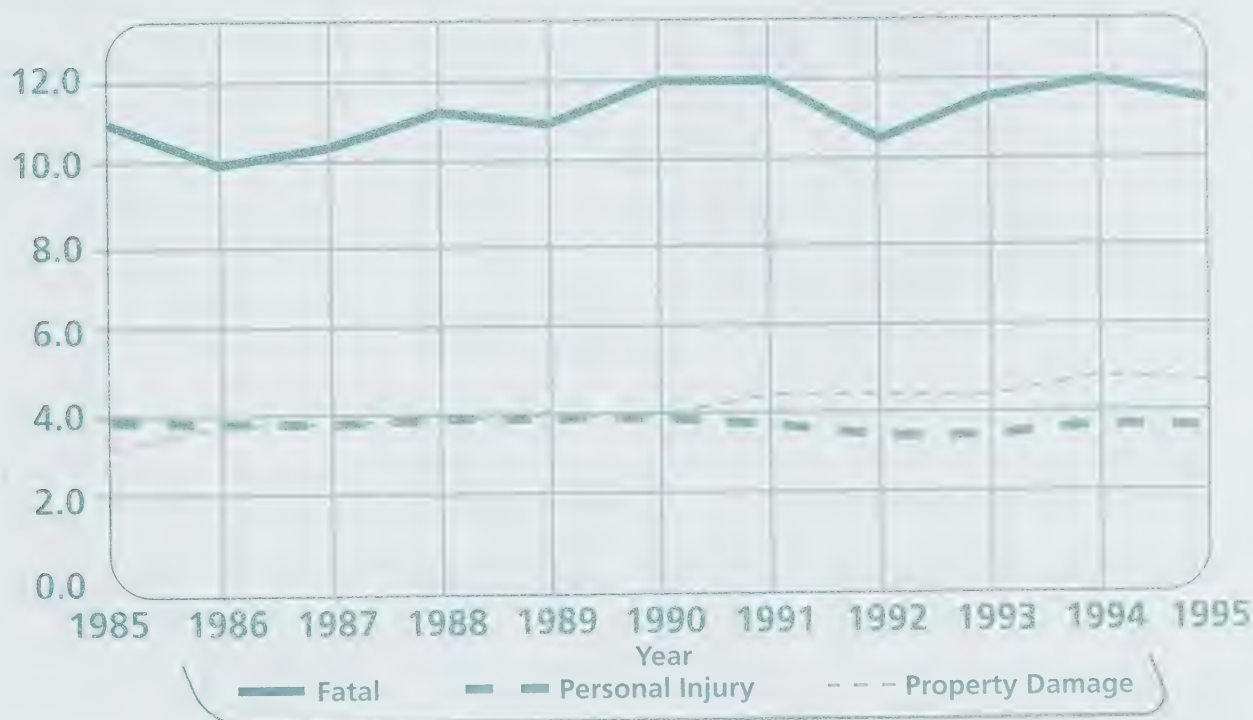
The commercial vehicle¹ fleet in Canada has been estimated to include about 700,000 vehicles, or 4% of the total number of registered vehicles. While an accurate profile of the use of these vehicles is not readily available, it is estimated that about 100,000 are operated by for-hire carriers, and 300,000 are used by

private trucking fleets. The remaining 300,000 commercial vehicles are operated by other individuals or organizations such as farmers, governments and small businesses.

While the number of commercial vehicles has been steadily increasing over the past ten years, their involvement in traffic collisions, as a percentage of all collisions, has remained relatively stable since the mid 1980's.

Commercial Vehicle Involvement in Traffic Collisions

figure 7



In 1995, commercial vehicles were involved in 54,288 reportable traffic collisions, or 4.5% of the 1.2 million collisions recorded. Commercial vehicles were involved in 537 fatal

collisions, or 11.5% of all fatal collisions in 1995. As depicted in Figure 7, these rates have remained relatively constant over the past ten years.

¹ For the purposes of this report, commercial vehicles include buses, trucks over 4,538 kg GVW and tractor-trailer combinations.

Commercial Vehicle Involvement in Traffic Collisions (1995)

figure 8



Commercial Vehicle Involvement in Fatal Traffic Collisions (1995)

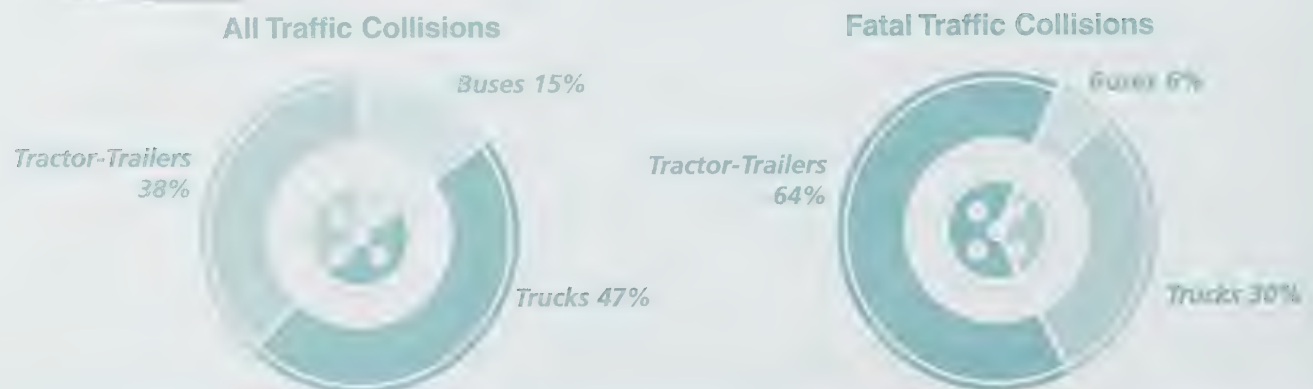
figure 9



The involvement in traffic collisions by type of commercial vehicle is depicted in Figure 10, based on data collected for 1995.

Commercial Vehicle Types Involved in Traffic Collisions (1995)

figure 10



Collision Experience by Vehicle Type

Vehicles Involved in Reportable Traffic Collisions

Table 1 provides a summary of all reportable traffic collisions for the period 1991 to 1995.

Through this period an annual average of 55,000 commercial vehicles and 1.18 million other vehicles were involved in traffic collisions on public roads. These results show a marked improvement over the previous five year period where commercial vehicles averaged 59,000 collisions per year, and other vehicles averaged 1.26 million.

These results also show that, overall, the total number of vehicles involved in reportable collisions declined 6.2% from 1991 to 1995. It is noteworthy that, while the annual average number of commercial vehicles involved in collisions also dropped, the 1995 result was only 2.7% less than in 1991.

Buses

Over the period 1991 to 1995, buses accounted for an average of 8% of fatal collisions, 19% of injury producing collisions and 15% of property damage collisions. These figures have remained relatively unchanged over the past ten years.

Straight Trucks

Straight trucks were most often involved in injury producing and property damage collisions averaging 45% and 49%, respectively over the period. These results represent decreases of 1 percentage point for personal injury collisions and 2 percentage points for property damage collisions from the previous five years. Straight trucks accounted for an average of 34% of fatal commercial vehicle collisions during the 1991-1995 period, down one percentage point from the previous five years.

Tractor-Trailers

Within the commercial vehicle fleet, tractor-trailers were involved in the highest percentage of fatal collisions. Nonetheless, while tractor-trailers accounted for 64% of fatal commercial vehicle collisions from 1991 to 1995, this represents a decrease of 2 percentage points over the previous five years. Tractor-trailers were involved in about 36% of both personal injury crashes and property damage collisions involving commercial vehicles during the period (an increase of 2 percentage points from the previous five years).

Vehicles Involved in Reportable Traffic Collisions

table 1

Collision Severity	Vehicle Type	Year				
		1991	1992	1993	1994	1995
Total	Buses	125	46	37	43	31
	Straight Trucks	201	184	212	197	162
	Tractor-Trailers	310	295	342	320	344
	Total Commercial Vehicles	536	525	591	560	537
	Non-Commercial Vehicles Involved with NSC Vehicles	542	507	597	574	531
	Vehicles Involved in Collisions with Commercial Vehicles	1,135	1,032	1,188	1,142	1,068
	Total All Other Vehicles Involved	4,025	3,862	3,940	3,591	3,592
	Total — All Vehicles Involved	5,160	4,894	5,128	4,733	4,660
Personal Injury	Buses	2,126	2,065	2,034	2,155	2,044
	Straight Trucks	5,094	4,814	4,792	4,281	4,602
	Tractor-Trailers	3,718	3,556	3,729	4,191	3,931
	Total Commercial Vehicles	10,938	10,435	10,558	11,207	10,577
	Non-Commercial Vehicles Involved with NSC Vehicles	10,191	9,915	9,835	10,323	9,891
	Vehicles Involved in Collisions with Commercial Vehicles	21,129	20,350	20,393	21,530	20,468
	Total All Other Vehicles Involved	286,697	287,872	285,792	283,528	278,704
	Total — All Vehicles Involved	307,826	308,222	306,185	305,058	299,172
Property Damage	Buses	7,036	6,591	6,132	6,470	5,982
	Straight Trucks	22,397	21,336	20,650	21,689	20,582
	Tractor-Trailers	14,824	14,598	14,750	17,069	16,610
	Total Commercial Vehicles	44,257	43,525	41,540	45,208	43,174
	Non-Commercial Vehicles Involved with NSC Vehicles	35,755	35,398	33,571	36,366	34,055
	Vehicles Involved in Collisions with Commercial Vehicles	80,012	78,923	75,111	81,574	77,229
	Total All Other Vehicles Involved	878,615	853,929	836,525	834,435	813,528
	Total — All Vehicles Involved	958,627	932,852	911,636	916,009	890,757

table 1 cont'd

Collision Severity	Vehicle Type	Year				
		1991	1992	1993	1994	1995
Total	Buses	17,224	17,702	18,203	18,668	19,057
	Straight Trucks	27,502	27,334	28,985	26,727	25,346
	Tractor-Trailers	18,872	18,499	18,521	21,588	20,885
	Total Commercial Vehicles	55,788	54,485	52,689	56,983	54,288
	Non-Commercial Vehicles Involved with NSC Vehicles	46,488	45,820	44,003	47,260	44,477
	Vehicles Involved in Collisions with Commercial Vehicles	102,276	100,305	96,692	104,246	98,765
	Total All Other Vehicles Involved	1,169,331	1,145,663	1,126,257	1,121,556	1,095,824
	Total — All Vehicles Involved	1,225,119	1,200,148	1,178,949	1,226,800	1,194,113

Commercial Vehicles Involved in Single Vehicle Crashes

On average, 17% of collisions involving commercial vehicles were single vehicle crashes.

As shown in Table 2, tractor-trailers had the highest involvement in single vehicle crashes, accounting for 49% of fatal crashes, 40% of personal injury crashes and 52% of property damage crashes.

Commercial Vehicles Involved in Single Vehicle Crashes

table 2

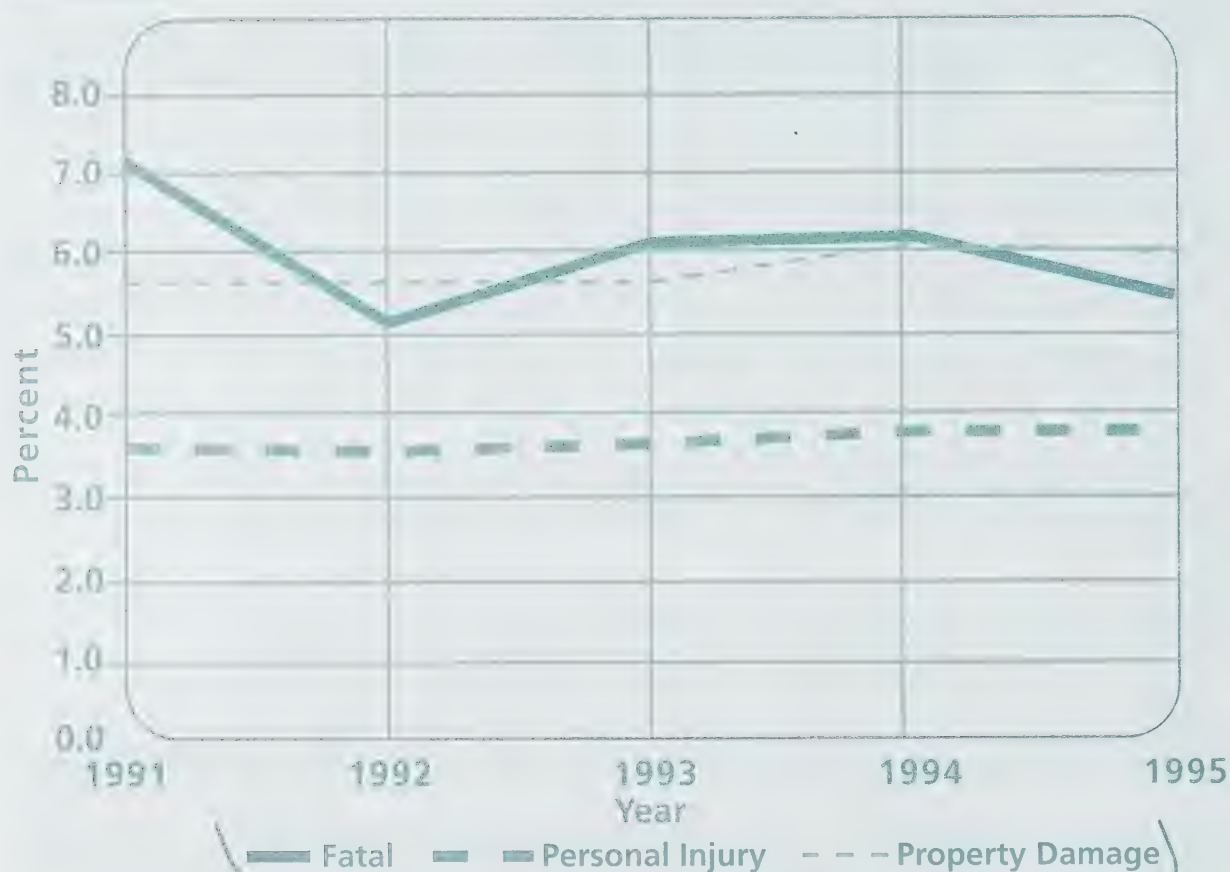
Collision Severity	Vehicle Type	Year				
		1991	1992	1993	1994	1995
Fatal	Buses	16	12	7	12	10
	Straight Trucks	50	31	18	31	28
	Tractor-Trailers	54	90	41	43	30
	Total Commercial Vehicles	120	133	66	86	68
	Total All Other Vehicles	1,149	1,112	1,060	1,035	1,027
Personal Injury	Buses	412	436	417	384	417
	Straight Trucks	804	724	740	681	628
	Tractor-Trailers	758	726	749	811	700
	Total Commercial Vehicles	1,975	1,886	1,916	1,897	1,877
	Total All Other Vehicles	1,174	1,159	1,110	1,124	1,048
Property Damage	Buses	266	281	246	254	267
	Straight Trucks	3,351	3,426	3,259	3,216	3,139
	Tractor-Trailers	3,773	3,658	3,662	4,038	4,064
	Total Commercial Vehicles	7,390	7,365	7,167	7,508	7,470
	Total All Other Vehicles	1,174	1,159	1,110	1,124	1,048
Total	Buses	594	729	600	650	694
	Straight Trucks	4,205	4,181	4,038	3,922	3,855
	Tractor-Trailers	4,585	4,424	4,459	4,905	4,775
	Total Commercial Vehicles	9,484	9,334	9,177	9,485	9,374
	Total All Other Vehicles	1,174	1,159	1,110	1,124	1,048

Although figures on the total number of vehicles involved in single vehicle crashes are not included in the above table, they were used to determine the distribution of commercial vehicles involved in single vehicle crashes

as a percent of all one-vehicle collisions (Figure 11). It is noteworthy that commercial vehicles accounted for 5.4% of fatal single vehicle crashes in 1995, down significantly from 7.2% reported in 1991.

Single Commercial Vehicle Crashes as % of All Single Vehicle Crashes

figure 11



Condition of Commercial Vehicles Involved in Reportable Traffic Collisions

Table 3 provides a summary of the condition of commercial vehicles involved in reportable traffic collisions over the period 1991-95.

While the nature and number of defects has remained relatively stable over the five year period, it is noteworthy that less than 3% of collisions involved vehicles with known defects.

While the single biggest defect category is "other/unknown", the most commonly identified specific defects included defective brakes (most frequently reported problem for all collision severity categories) and defective tires.

Condition of Commercial Vehicles Involved in Reportable Traffic Collisions²

table 3

Collision Severity	Vehicle Condition	Year				
		1985	1987	1993	1994	1995
Fatal	No Apparent Defect	437	665	402	404	386
	Defective Brakes	5	5	8	10	7
	Defective Lighting (Headlights/Taillights)	1	0	1	0	0
	Defective Wheels/Suspension	0	0	1	0	0
	Defective Tires	0	0	2	0	0
	Other/Unknown	6	7	7	8	8
	Total — All Vehicles Involved	449	677	419	422	397
Personal Injury	No Apparent Defect	8,030	7,621	7,667	8,246	7,467
	Defective Brakes	103	92	96	85	81
	Defective Lighting (Headlights/Taillights)	19	9	23	7	14
	Defective Wheels/Suspension	16	17	11	7	12
	Defective Tires	44	22	10	32	41
	Other/Unknown	102	123	117	96	87
	Total — All Vehicles Involved	8,324	7,884	7,949	8,473	8,006
Property Damage	No Apparent Defect	27,936	28,091	25,892	28,017	26,870
	Defective Brakes	227	170	170	156	148
	Defective Lighting (Headlights/Taillights)	47	34	40	42	39
	Defective Wheels/Suspension	60	47	40	43	34
	Defective Tires	63	65	63	69	81
	Other/Unknown	460	408	365	304	365
	Total — All Vehicles Involved	28,793	28,813	26,574	28,571	27,547
Total Vehicles Involved	No Apparent Defect	36,411	36,077	33,951	36,667	35,023
	Defective Brakes	335	267	274	251	236
	Defective Lighting (Headlights/Taillights)	67	40	63	49	53
	Defective Wheels/Suspension	76	64	50	50	46
	Defective Tires	107	87	73	101	127
	Other/Unknown	568	530	483	404	460
	Total — All Vehicles Involved	37,598	37,074	34,742	37,608	35,860

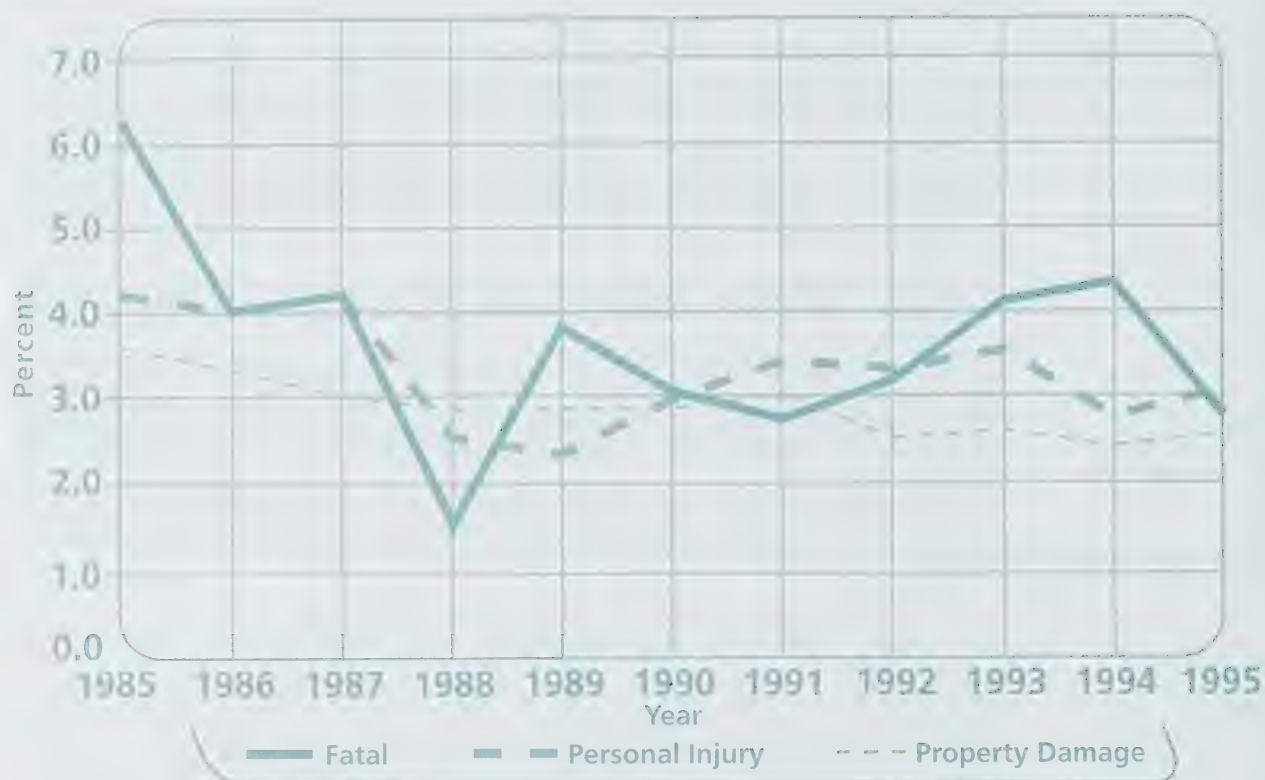
Over the longer term, there is growing evidence of steady improvements in the mechanical condition of commercial vehicles. As illustrated in Figure 12, the percentage of collisions involving commercial vehicles with known

defects has dropped in all three categories of collision severity over the past 10 years. Of particular interest is the significant decline in fatal collisions involving vehicles with known defects (from over 6% in 1985 to 3% in 1995).

² Excluding Québec (Information is not available).

Commercial Vehicles with Defects Involved in Traffic Collisions³

figure 12



Collision Experience by Driver Condition and Action

Commercial Vehicle Driver Condition in Reportable Traffic Collisions

Table 4 provides a summary of the reported condition of commercial vehicle drivers involved in reportable traffic collisions during the period 1991-95.

³ Excluding Québec (Information is not available).

Commercial Vehicle Driver Condition in Reportable Traffic Collisions⁴

table 4

Collision Severity	Driver Condition	Year				
		1991	1992	1993	1994	1995
Fatal	Apparently Normal	409	348	388	379	365
	Inattention/Inexperience	21	13	19	25	20
	Fatigue/Fell Asleep	2	5	4	5	3
	Medical/Physical Disability	0	0	0	0	1
	Drinking/Impaired	7	11	7	3	3
	Other	0	0	0	1	1
	Total	440	377	418	413	393
Personal Injury	Apparently Normal	7,589	7,121	7,134	7,701	7,226
	Inattention/Inexperience	526	549	608	592	591
	Fatigue/Fell Asleep	61	59	74	61	62
	Medical/Physical Disability	13	17	10	16	13
	Drinking/Impaired	130	122	91	95	110
	Other	5	6	12	4	4
	Total	8,224	7,874	7,949	8,472	8,006
Property Damage	Apparently Normal	26,507	26,644	26,595	26,713	26,552
	Inattention/Inexperience	1,954	1,838	1,685	1,712	1,717
	Fatigue/Fell Asleep	69	82	80	84	77
	Medical/Physical Disability	14	19	11	10	21
	Drinking/Impaired	160	222	197	168	171
	Other	9	10	6	6	5
	Total	28,793	28,614	28,574	28,713	28,542
Total Drivers Involved	Apparently Normal	34,585	34,113	32,138	34,793	33,143
	Inattention/Inexperience	2,511	2,396	2,312	2,325	2,328
	Fatigue/Fell Asleep	132	156	158	168	142
	Medical/Physical Disability	27	36	21	26	35
	Drinking/Impaired	297	355	295	271	288
	Other	14	16	10	11	10
	Total	37,566	37,070	34,542	37,406	35,850

It is noteworthy that, throughout the period, the driver condition was reported as "Apparently normal" in approximately 92% of all collisions.

In all three collision severity categories the most commonly cited driver related factor was "Inattention or Inexperience", arising in:

- 5.2% of drivers involved in fatal collisions;
- 7.1% of drivers involved in personal injury collisions; and
- 6.3% of drivers involved in property damage collisions.

⁴ Excluding Québec (Information is not available).

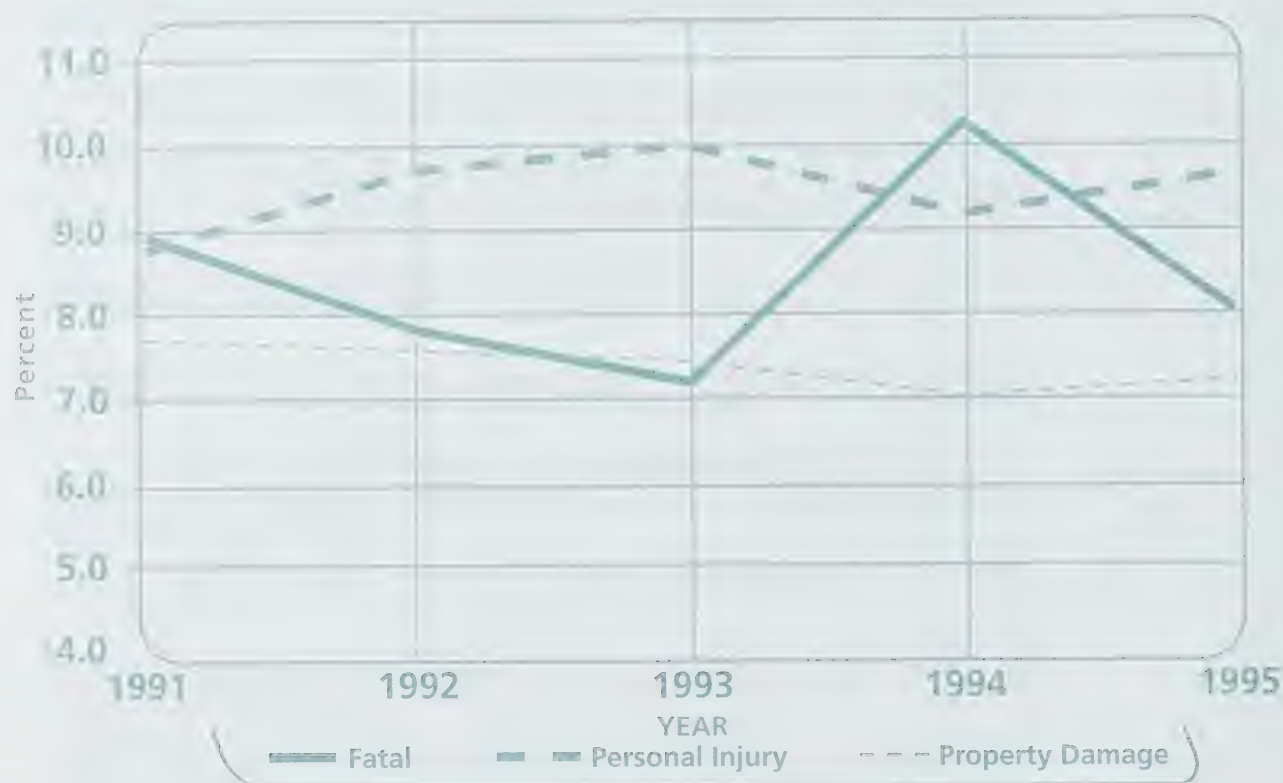
These figures represent slight increases over the results from the previous five years.

The incidence of commercial driver condition being identified as "Drinking or Impaired" occurred in less than 1% of collisions, essentially unchanged from the previous five years.

Figure 13 shows that among commercial drivers involved in fatal crashes, the incidence of drivers being reported as other than "Apparently Normal" fluctuated over the five year period. However, the five year annual average of 8.4%, represented a significant increase over the annual average of 7.5% experienced over the previous five years.

Traffic Collisions Where Driver Condition Was Other Than "Apparently Normal"

figure 13



Commercial Vehicle Driver Action Prior to Reportable Traffic Collisions

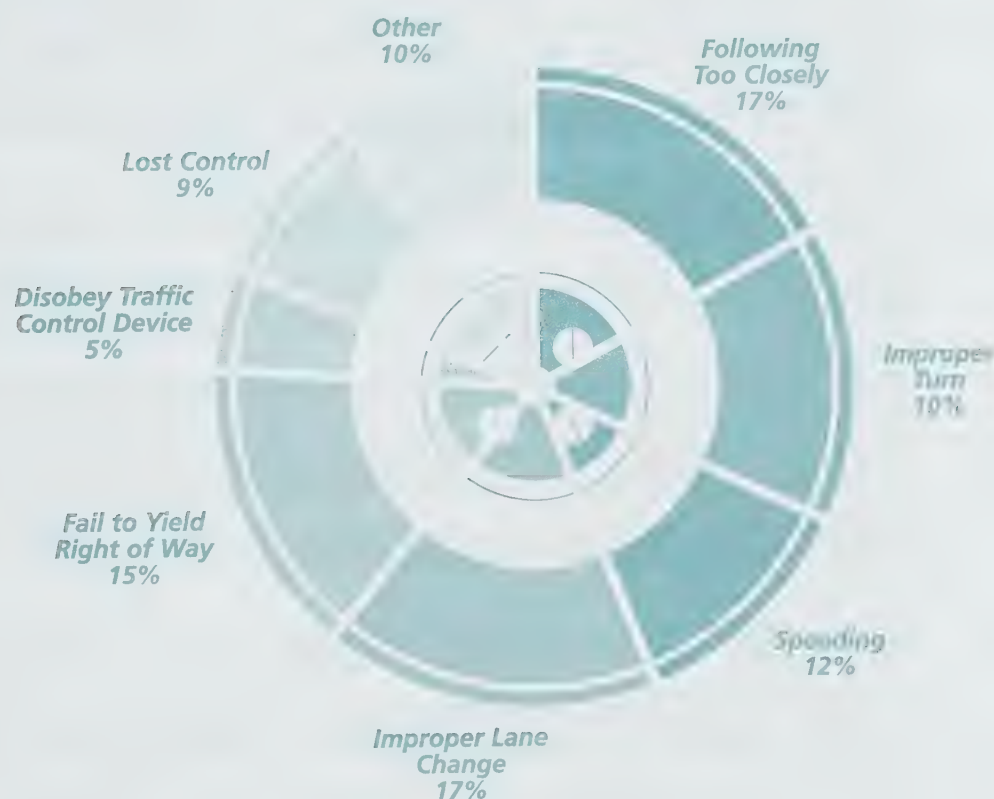
Table 5 provides a summary of the action or behaviour of commercial vehicle drivers prior to reportable traffic collisions for the period 1991-95.

It is noteworthy that commercial drivers were reported to be "Driving Properly" in over 70% of reported collisions. However, in the remaining 30% of collisions where driver action is cited as being a potential contributor to the collision, a range of violations/actions have been cited (Figure 14).

Commercial Vehicle Driver Action Prior to Reportable Traffic Collisions (1995)

(Where Driver Action Was Other Than "Driving Properly")

figure 14



In collisions involving fatalities, the most frequently reported infraction has consistently been "Speeding/Too fast for road conditions", cited in between 5 and 10% of fatal collisions.

Among commercial vehicle drivers involved in injury producing collisions, the three most frequently reported infractions were "Following too closely" averaging 7.5% for the period, "Speeding/Too fast for road conditions" at 5.8%, and "Fail to yield right of way" at 5.1%.

Commercial Vehicle Driver Action Prior to Reportable Traffic Collisions⁵

table 5

Collision Severity	Driver Action	Year				
		1991	1992	1993	1994	1995
Total	Driving Properly	357	291	338	343	315
	Following Too Closely	5	4	1	2	5
	Improper Turn	1	4	3	1	1
	Speeding/Too Fast for Road Conditions	35	25	19	25	36
	Improper Lane Change	6	4	3	4	1
	Fail to Yield Right of Way	16	14	14	11	10
	Disobey Traffic Control Device	9	15	13	16	8
	Lost Control	14	12	16	11	10
	Other Infractions	6	7	11	9	11
	Total	449	387	418	422	387
Personal Injury	Driving Properly	5,725	5,406	5,362	5,803	5,498
	Following Too Closely	616	555	650	634	579
	Improper Turn	194	168	157	168	168
	Speeding/Too Fast for Road Conditions	484	472	428	508	449
	Improper Lane Change	361	278	274	299	275
	Fail to Yield Right of Way	415	374	409	453	433
	Disobey Traffic Control Device	216	223	230	202	220
	Lost Control	330	322	335	312	308
	Other Infractions	74	87	104	82	76
	Total	8,324	7,884	7,949	8,473	8,086
Property Damage	Driving Properly	21,209	21,147	18,687	20,417	19,573
	Following Too Closely	1,002	1,098	1,194	1,218	1,298
	Improper Turn	1,368	1,326	1,316	1,315	1,381
	Speeding/Too Fast for Road Conditions	831	909	751	936	790
	Improper Lane Change	1,432	1,382	1,521	1,600	1,566
	Fail to Yield Right of Way	1,117	1,047	1,088	1,162	1,123
	Disobey Traffic Control Device	290	302	310	311	325
	Lost Control	655	641	678	720	647
	Other Infractions	889	961	1,029	1,032	934
	Total	28,791	28,611	26,574	28,711	28,547

⁵ Excluding Québec (Information is not available).

table 5 cont'd

Collision Severity	Driver Action	Year				
		1991	1992	1993	1994	1995
Total Drivers involved	Driving Properly	27,291	26,340	24,387	26,563	25,386
	Following Too Closely	1,823	1,857	1,345	1,854	1,792
	Improper Turn	1,563	1,499	1,476	1,496	1,550
	Speeding/Too Fast for Road Conditions	1,350	1,406	1,198	1,469	1,275
	Improper Lane Change	1,899	1,669	1,797	1,903	1,842
	Fail to Yield Right of Way	1,548	1,435	1,511	1,626	1,566
	Disobey Traffic Control Device	515	530	555	529	553
	Lost Control	1,008	976	1,028	1,043	965
	Other Infractions	969	1,055	1,144	1,120	1,021
	Total	37,519	37,074	34,342	37,505	35,950

Collision Victim Information

Casualties in Traffic Collisions

Table 6 provides a summary of the casualties associated with traffic collisions over the period 1991-95.

Casualties in Traffic Collisions

table 6

Collision Severity	Vehicle Type	Year				
		1991	1992	1993	1994	1995
<i>Injured</i>	Buses	1,591	1,385	1,502	1,686	1,485
	Straight Trucks	1,430	1,649	1,666	1,628	1,567
	Tractor-Trailers	1,330	1,230	1,318	1,404	1,394
	Commercial Vehicle Occupants — Total	4,751	4,244	4,486	4,718	4,446
	Occupants of Other Vehicles Involved with Commercial Vehicles	10,209	9,896	9,820	10,422	10,011
	Pedestrians	600	505	527	636	596
	Total Victims of Collisions Involving Commercial Vehicles	15,560	14,746	14,943	15,778	15,053
	Victims of All Other Collisions	233,625	235,075	232,639	229,289	226,743
	Total — Injured	249,185	249,821	247,582	245,067	241,796
<i>Killed</i>	Buses	4	3	20	10	6
	Straight Trucks	28	26	33	40	25
	Tractor-Trailers	39	41	40	34	38
	Commercial Vehicle Occupants — Total	71	70	93	84	69
	Occupants of Other Vehicles Involved with Commercial Vehicles	514	458	507	496	483
	Pedestrians	77	54	64	59	50
	Total Victims of Collisions Involving Commercial Vehicles	623	587	634	539	602
	Victims of All Other Collisions	3,029	2,914	2,946	2,624	2,745
	Total — Killed	3,691	3,501	3,614	3,263	3,347
<i>Total Vehicles Involved</i>	Buses	1,595	1,370	1,522	1,696	1,491
	Straight Trucks	1,858	1,677	1,699	1,682	1,592
	Tractor-Trailers	1,369	1,272	1,362	1,438	1,432
	Commercial Vehicle Occupants — Total	4,822	4,319	4,583	4,802	4,515
	Occupants of Other Vehicles Involved with Commercial Vehicles	10,723	10,354	10,327	10,918	10,494
	Pedestrians	677	660	701	697	646
	Total Victims of Collisions Involving Commercial Vehicles	16,222	15,333	15,611	16,417	15,655
	Victims of All Other Collisions	236,654	237,989	235,583	231,913	229,482
	Total — Casualties	252,876	253,322	251,194	248,330	245,137

As indicated in earlier sections, over the five year period there was a decline in the number of road users killed and injured from 253,000 in 1991 to 245,000 in 1995. Overall, the total number of persons killed in collisions involving commercial vehicles decreased 9.1% from 1991 to 1995.

Although not displayed in the table above, it is noteworthy that during the 1991 to 1995 period, an average (annual) of 377 road users were killed in collisions involving tractor-trailers and 218 in crashes involving straight trucks.

Comme on l'a indiqué dans les sections précédentes, durant la période de cinq ans, on a noté une diminution du nombre d'usagers de la route tués ou blessés, qui est passé de 253 000 en 1991 à 245 000 en 1995. Dans l'ensemble, le nombre total de personnes tuées dans des collisions mettant en cause des véhicules commerciaux a diminué de 9,1 % de 1991 à 1995.

Bien que cela n'apparaisse pas dans le tableau ci-dessus, il convient de noter que durant la période comprise entre 1991 et 1995, chaque année, 377 usagers de la route ont été tués dans des collisions mettant en cause des camions-remorques et 218 dans des collisions mettant en cause des camions.

Victimes de collisions de la route

Tableau 6

Gravité de la collision	Type de véhicule	Année			
		1997	1998	1999	2000
Blessées	Tous les autobus	1 591	1 365	1 500	1 696
	Camions	1 870	1 649	1 666	1 636
	Camions-remorqués	1 330	1 230	1 310	1 404
	Total des occupants des véhicules commerciaux	4 751	4 244	4 486	4 710
	Occupants d'autres véhicules en cause avec des véhicules commerciaux	10 209	9 896	9 820	10 422
	Platons	600	620	637	636
	Total des victimes de collisions mettant en cause des véhicules commerciaux	15 560	14 746	14 943	15 778
	Victimes de toutes les autres collisions	233 625	235 075	232 639	229 289
	Total des victimes blessées	249 185	249 821	247 582	245 067
	Tous les autobus	6	5	20	10
	Camions	26	26	33	40
	Camions-remorqués	39	42	42	34
	Total des occupants des véhicules commerciaux	71	75	97	84
	Occupants d'autres véhicules en cause avec des véhicules commerciaux	516	458	507	488
Tuées	Piéton	77	56	64	59
	Total des victimes de collisions mettant en cause des véhicules commerciaux	632	587	680	639
	Victimes de toutes les autres collisions	3 029	3 916	2 948	3 824
	Total des victimes	3 661	3 503	3 628	3 463
	Tous les autobus	1 595	1 370	1 572	1 696
	Camions	1 058	1 573	1 639	1 665
	Camions-remorqués	1 369	1 272	1 362	1 458
	Total des occupants des véhicules commerciaux	4 022	4 219	4 583	4 802
	Occupants d'autres véhicules en cause avec des véhicules commerciaux	10 723	10 354	10 327	10 918
	Piétuns	177	660	701	697
	Total des victimes de collisions mettant en cause des véhicules commerciaux	16 222	15 333	15 611	16 417
	Victimes de toutes les autres collisions	236 654	237 989	235 585	234 913
	Total des victimes	252 876	253 322	251 196	246 330
Total	Tous les autobus	1 595	1 370	1 572	1 696
	Camions	1 058	1 573	1 639	1 665
	Camions-remorqués	1 369	1 272	1 362	1 458
	Total des occupants des véhicules commerciaux	4 022	4 219	4 583	4 802
	Occupants d'autres véhicules en cause avec des véhicules commerciaux	10 723	10 354	10 327	10 918
	Piétuns	177	660	701	697
	Total des victimes de collisions mettant en cause des véhicules commerciaux	16 222	15 333	15 611	16 417
	Victimes de toutes les autres collisions	236 654	237 989	235 585	234 913
	Total des victimes	252 876	253 322	251 196	246 330
	Tous les autobus	1 595	1 370	1 572	1 696
	Camions	1 058	1 573	1 639	1 665
	Camions-remorqués	1 369	1 272	1 362	1 458
	Total des occupants des véhicules commerciaux	4 022	4 219	4 583	4 802

Tableau 5 (suite)

Gravité de la collision	Conducteur	Année				
		1991	1992	1993	1994	1995
Total des conducteurs en cause	Bonne conduite	27 291	26 844	24 387	26 563	25 386
	Suivait de trop près	1 623	1 657	1 845	1 854	1 792
	A mal effectué un virage	1 563	1 489	1 476	1 486	1 550
	Dépassait la vitesse permise, allait trop vite pour conditions	1 350	1 406	1 198	1 469	1 275
	A mal changé de voie	1 699	1 664	1 797	1 903	1 842
	N'a pas cédé le passage	1 548	1 435	1 511	1 626	1 566
	N'a pas respecté le dispositif de contrôle de la circulation	575	531	523	479	543
	A perdu la maîtrise du véhicule	1 008	976	1 029	1 081	1 063
	Autres infractions	969	1 055	1 122	1 223	1 074
	TOTAL	52 597	51 934	48 941	51 606	50 902

Renseignements sur les victimes de collisions de la route

Victimes de collisions de la route

Le tableau 6 présente un résumé de la situation des victimes de collisions de la route survenues durant la période comprise entre 1991 et 1995.

Comportement des conducteurs de véhicules commerciaux avant des collisions à déclaration obligatoires⁵

Tableau 5

Gravité de la collision	Mortelle	Domages corporels	Domages matériels	Année	Comportement du conducteur				
					1993	1994	1995	1996	1997
					317	291	288	263	315
					5	4	1	2	5
					1	2	2	1	1
					35	25	18	25	38
					1	4	2	4	1
					18	14	14	13	10
					9	15	15	16	8
					N'a pas respecté le dispositif de contrôle de la circulation				
					A perdu la maîtrise du véhicule	14	12	18	11
					Autres infractions	8	7	11	9
					Total	439	377	319	387
					5 773	5 405	5 362	5 803	5 498
					Bonne conduite	519	556	650	634
					Suivait de trop près	154	168	157	180
					A mal effectué un virage	404	472	428	500
					Dépassait la vitesse permise, allait trop vite pour conditions	181	278	274	299
					N'a pas cédé le passage	475	374	489	458
					N'a pas respecté le dispositif de contrôle de la circulation	218	221	210	202
					A perdu la maîtrise du véhicule	338	323	335	312
					Autres infractions	74	87	104	82
					Total	5 204	7 834	7 845	8 513
					21 209	21 147	18 687	20 417	19 572
					Bonne conduite	1 002	1 098	1 154	1 218
					Suivait de trop près	1 368	1 326	1 416	1 335
					A mal effectué un virage	831	909	751	938
					Dépassait la vitesse permise, allait trop vite pour conditions	1 432	1 382	1 521	1 600
					A mal changé de voie	1 113	1 047	1 088	1 162
					N'a pas cédé le passage	250	302	310	311
					N'a pas respecté le dispositif de contrôle de la circulation	655	644	678	728
					A perdu la maîtrise du véhicule	889	961	1 029	1 032
					Autres infractions	28 792	26 014	26 524	28 171
					Total	158 547	157 547	157 547	157 547

5 Sauf le Québec (renseignements non disponibles)

Comportement des conducteurs de véhicules commerciaux avant des collisions de la route à déclaration obligatoire

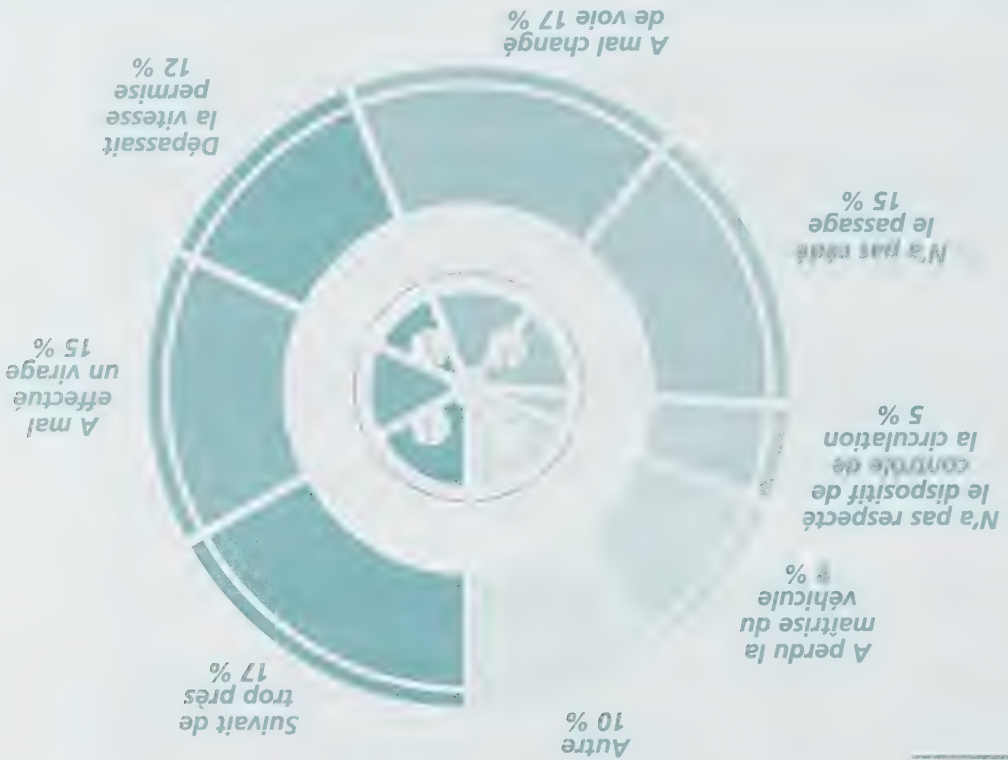
Le tableau 5 présente un résumé des comportements des conducteurs de véhicules commerciaux avant des collisions de la route à déclaration obligatoire pour la période comprise entre 1991 et 1995.

Il convient de noter qu'on indiquait que les conducteurs de véhicules commerciaux avaient une « Bonne conduite » dans plus de 70 % des collisions rapportées. Cependant, dans les autres 30 % de collisions où l'on indique que le comportement du conducteur a été un facteur contributif potentiel à la collision, divers comportements ou infractions sont mentionnés (figure 14).

Comportement des conducteurs de véhicules commerciaux avant des collisions de la route à déclaration obligatoire (1995)

(lorsque le comportement du conducteur était autre que « Bonne conduite »)

figure 14



Dans les collisions ayant entraîné des pertes de vie, l'infraction la plus souvent rapportée a régulièrement été « Dépassait la vitesse permise, allait trop vite eu égard aux conditions ambiantes », mentionnée dans 5 à 10 % des collisions mortelles.

Parmi les conducteurs de véhicules commerciaux en cause dans des collisions avec dommages corporels, les trois infractions rapportées le plus souvent étaient « Suivait de trop près », en moyenne 7,5 % pour la période à l'étude, « Dépassait la vitesse permise, allait trop vite eu égard aux conditions ambiantes », 5,8 %, et « N'a pas cédé le passage », 5,1 %.



figure 13

Collisions de la route où l'état des conducteurs était autre que « Apparemment normal »

- 6,3 % des conducteurs en cause dans des collisions avec dommages matériels. Ces chiffres représentent de légères augmentations par rapport aux résultats des cinq années précédentes.
- L'état du conducteur d'un véhicule commercial décrit comme « Alcool, facultés affaiblies » a été mentionné dans moins de 1 % des collisions, essentiellement le même pourcentage que dans les cinq années précédentes.

La figure 13 indique que parmi les conducteurs en cause dans des collisions mortelles, l'état du conducteur rapporté comme étant autre que « Apparemment normal » a fluctué durant la période de cinq ans. Toutefois, la moyenne annuelle de 8,4 % durant ces cinq ans représentait une importante augmentation par rapport à la moyenne annuelle de 7,5 % des cinq années précédentes.

État des conducteurs de véhicules commerciaux en cause dans des collisions de la route à déclaration obligatoire⁴

tableau 4

Gravité de la collision	Mortelle	Etat des conducteurs					Année
		1997	1998	1999	2000	2001	
Corporels	Appareillement normal	409	340	389	376	369	
	Inattention/inexpérience	31	13	19	25	20	
	Fatigue, somnolence	2	5	1	1	1	
	Déficience physique ou médicale	6	0	0	0	1	
	Alcool, faiblesse affaiblissement	7	11	7	2	7	
	Autre	0	0	0	1	1	
	Total	445	377	419	405	387	
	Appareillement normal	7 589	7 121	7 154	7 701	7 226	
	Inattention/inexpérience	526	545	608	593	591	
	Fatigue, somnolence	61	69	74	63	62	
Domages corporels	Déficience physique ou médicale	13	17	18	16	13	
	Alcool, faiblesse affaiblissement	130	122	91	93	110	
	Autre	5	6	12	4	4	
	Total	8 324	7 884	7 949	8 473	8 006	
	Appareillement normal	26 587	25 646	24 595	26 713	25 532	
	Inattention/inexpérience	1 554	1 636	1 685	1 712	1 717	
	Fatigue, somnolence	59	82	88	94	77	
	Déficience physique ou médicale	16	18	11	18	21	
	Alcool, faiblesse affaiblissement	160	222	197	168	171	
	Autre	9	10	5	5	9	
Domages matériels	Total	28 793	28 812	26 574	28 711	27 547	
	Appareillement normal	34 585	34 113	32 138	34 793	33 143	
	Inattention/inexpérience	2 511	2 398	2 212	2 223	2 328	
	Fatigue, somnolence	132	156	158	163	142	
	Déficience physique ou médicale	27	36	21	14	25	
	Alcool, faiblesse affaiblissement	297	355	295	271	268	
	Autre	14	16	18	11	13	
	Total	37 588	37 078	34 943	37 498	35 950	
	Total des conducteurs en cause						
Total des conducteurs en cause	Appareillement normal	34 585	34 113	32 138	34 793	33 143	
	Inattention/inexpérience	2 511	2 398	2 212	2 223	2 328	
	Fatigue, somnolence	132	156	158	163	142	
	Déficience physique ou médicale	27	36	21	14	25	
	Alcool, faiblesse affaiblissement	297	355	295	271	268	
	Autre	14	16	18	11	13	
	Total	37 588	37 078	34 943	37 498	35 950	

Il convient de noter que durant cette période, l'état du conducteur était jugé « Appareillement normal » dans environ 92 % de toutes les collisions.

Dans les trois catégories de collisions, le facteur relatif au conducteur le plus souvent mentionné était « Inattention, inexpérience » soit :

- 5,2 % des conducteurs en cause dans des collisions mortelles
- 7,1 % des conducteurs en cause dans des collisions avec dommages corporels;

4 Saut le Québec (renseignements non disponibles)

3 Saut le Québec (renseignements non disponibles)

Collisions selon l'état et le comportement des conducteurs

État des conducteurs de véhicules commerciaux en cause dans des collisions de la route à déclaration obligatoire

Le tableau 4 présente un résumé de l'état rapporté des conducteurs de véhicules commerciaux en cause dans des collisions de la route à déclaration obligatoire survenues durant la période comprise entre 1991 et 1995.

À long terme, on constate des améliorations régulières de l'état mécanique des véhicules commerciaux. Comme la figure 12 l'indique, le pourcentage de collisions mettant en cause des véhicules commerciaux ayant des défauts connus a diminué dans les trois catégories de collisions au cours des 10 dernières années. Un point particulièrement intéressant est l'importante diminution des collisions mortelles mettant en cause des véhicules avec des défauts connus (de plus de 6 % en 1985 à 3 % en 1995).



figure 12

Véhicules commerciaux défectueux en cause dans des collisions de la route?

État des véhicules commerciaux en cause dans des collisions de la route à déclaration obligatoire

tableau 3

Gravité de la collision	État du véhicule	Année			
		1991	1992	1993	1994
Mortelle	Aucune défectuosité apparente	497	367	402	404
	Freins défectueux	5	5	5	10
	Feux défectueux (avant ou arrière)	1	0	1	0
	Roues ou suspension défectueuses	0	0	1	0
	Pneus défectueux	0	0	1	0
	Autre/inconnu	6	7	7	8
	Total de tous les véhicules en cause	499	377	416	422
	Aucune défectuosité apparente	8 038	7 621	7 667	8 246
	Freins défectueux	103	92	96	85
	Feux défectueux (avant ou arrière)	13	9	11	7
	Roues ou suspension défectueuses	16	17	17	7
	Pneus défectueux	44	22	30	32
Dommages corporels	Autre/inconnu	102	123	117	96
	Total de tous les véhicules en cause	8 324	7 884	7 949	8 473
	Aucune défectuosité apparente	17 936	28 091	25 892	28 017
	Freins défectueux	227	170	170	156
	Feux défectueux (avant ou arrière)	47	31	40	42
	Roues ou suspension défectueuses	60	47	30	31
	Pneus défectueux	63	65	63	65
	Autre/inconnu	460	409	369	384
	Total de tous les véhicules en cause	28 793	28 813	26 574	28 711
	Aucune défectuosité apparente	36 411	36 077	33 961	36 667
	Freins défectueux	335	267	272	251
	Feux défectueux (avant ou arrière)	67	40	63	40
Dommages matériels	Roues ou suspension défectueuses	78	81	58	50
	Pneus défectueux	107	87	95	101
	Autre/inconnu	568	539	493	488
	Total de tous les véhicules en cause	743	705	646	639
	Aucune défectuosité apparente	36 411	36 077	33 961	36 667
	Freins défectueux	335	267	272	251
	Feux défectueux (avant ou arrière)	67	40	63	40
	Roues ou suspension défectueuses	78	81	58	50
	Pneus défectueux	107	87	95	101
	Autre/inconnu	568	539	493	488
	Total de tous les véhicules en cause	743	705	646	639
	Aucune défectuosité apparente	36 411	36 077	33 961	36 667
Total des véhicules en cause	Freins défectueux	335	267	272	251
	Feux défectueux (avant ou arrière)	67	40	63	40
	Roues ou suspension défectueuses	78	81	58	50
	Pneus défectueux	107	87	95	101
	Autre/inconnu	568	539	493	488
	Total de tous les véhicules en cause	743	705	646	639
	Aucune défectuosité apparente	36 411	36 077	33 961	36 667
	Freins défectueux	335	267	272	251
	Feux défectueux (avant ou arrière)	67	40	63	40
	Roues ou suspension défectueuses	78	81	58	50
	Pneus défectueux	107	87	95	101
	Autre/inconnu	568	539	493	488

État des véhicules commerciaux en cause dans des collisions de la route à déclaration obligatoire

entre 1991 et 1995.

Bien que la nature et le nombre des défec-

tuosités soient restés relativement stables durant cette période de cinq ans, il convient de noter que moins de 3 % des collisions mettaient en cause des véhicules avec des défauts connus. Même si la plus importante catégorie de défauts rapportée a été « Autre/inconnu », les défauts particuliers les plus couramment repérés comprenaient les freins défectueux (le problème le plus souvent rapporté pour toutes les catégories de gravité de collisions) et les pneus défectueux.



figure 11

Pourcentage des collisions mettant en cause un seul véhicule commercial par rapport à l'ensemble des collisions impliquant un seul véhicule

Véhicules commerciaux en cause dans des collisions impliquant un seul véhicule

tableau 2

Gravité de la collision	Type de véhicule	Année			
		1991	1992	1993	1994
Mortelle	Autobus	16	12	7	12
	Camions	50	31	39	38
	Camions-remorques	54	40	43	43
	Total des véhicules commerciaux	120	83	90	93
Domages corporels	Autobus	412	436	427	394
	Camions	804	724	740	681
	Camions-remorques	759	720	749	822
	Total des véhicules commerciaux	1 975	1 886	1 916	1 907
Domages matériels	Autobus	266	287	240	267
	Camions	3 351	3 426	3 259	3 210
	Camions-remorques	3 772	3 658	3 662	4 038
	Total des véhicules commerciaux	7 389	7 365	7 161	7 505
Total	Autobus	684	729	680	698
	Camions	4 205	4 181	4 020	3 955
	Camions-remorques	4 585	4 424	4 459	4 885
	Total des véhicules commerciaux	9 474	9 334	9 169	9 543

Bien que les chiffres du nombre total de véhicules en cause dans des collisions impliquant un seul véhicule ne soient pas inclus dans le tableau ci-dessus, ils ont servi à déterminer le pourcentage de collisions mettant en cause un seul véhicule commercial par rapport à l'ensemble des collisions impliquant un seul véhicule (figure 11).

Il convient de noter que les véhicules commerciaux étaient en cause dans 5,4 % des collisions mortelles impliquant un seul véhicule en 1995, une diminution importante comparativement aux 7,2 % rapportés en 1991.

tableau 1 (suite)

Type de véhicule	Année				Total de la collision	
	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Autobus	9 224	8 702	8 203	8 668	8 057	
Camion	27 692	27 334	25 665	26 727	25 346	
Camions-remorques	18 872	18 449	18 821	21 588	20 885	
Total des véhicules commerciaux	55 788	54 485	52 689	56 983	54 288	
Véhicules non commerciaux en cause avec des véhicules conformes au CCS	46 488	45 820	44 003	47 263	44 477	
Véhicules en cause dans des collisions avec des véhicules commerciaux	102 276	100 305	96 692	104 246	98 765	
Total de tous les autres véhicules en cause	1 169 337	1 145 663	1 126 257	1 121 554	1 095 824	
Total de tous les véhicules en cause	1 271 613	1 245 968	1 222 949	1 225 800	1 194 532	

Véhicules commerciaux en cause dans des collisions impliquant un seul véhicule

En moyenne, 17 % des collisions mettant en cause des véhicules commerciaux étaient des collisions impliquant un seul véhicule. Comme l'indique le tableau 2, les

camions-remorques étaient le plus souvent en cause dans des collisions impliquant un seul véhicule, soit dans 49 % des collisions mortelles, 40 % des collisions avec dommages corporels et 52 % des collisions avec dommages matériels.

Véhicules en cause dans des collisions de la route à déclaration obligatoire

tableau 1

Gravité de la collision	Type de véhicule				Année			
	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Mortelle	Autobus	62	46	37	43	31	162	118
	Camions	201	186	212	191	162	118	118
	Camions-remorques	338	295	303	320	320	320	320
	Total des véhicules commerciaux	539	481	515	511	537	537	537
	Véhicules non commerciaux en cause avec des collisions au CC	542	507	597	574	531	531	531
	Véhicules en cause dans des collisions avec des véhicules commerciaux	1 135	1 032	1 188	1 142	1 068	1 068	1 068
	Total de tous les véhicules en cause	4 025	3 862	3 940	3 591	3 592	3 592	3 592
	Véhicules en cause	5 160	4 894	5 128	4 733	4 660	4 660	4 660
	Autobus	2 126	2 065	2 034	2 155	2 044	2 044	2 044
	Camions	5 094	4 814	5 095	4 581	4 502	4 502	4 502
Dommages corporels	Camions-remorques	3 718	3 556	3 729	4 191	3 931	3 931	3 931
	Total des véhicules commerciaux	10 938	10 435	10 824	11 202	10 577	10 577	10 577
	Véhicules non commerciaux en cause avec des collisions au CC	10 191	9 915	9 835	10 323	9 891	9 891	9 891
	Véhicules en cause dans des collisions avec des véhicules commerciaux	21 129	20 350	20 393	21 530	20 468	20 468	20 468
	Total de tous les autres véhicules en cause	286 697	287 872	285 792	283 528	278 704	278 704	278 704
	Total de tous les véhicules en cause	307 828	307 787	305 627	305 058	299 172	299 172	299 172
	Autobus	7 036	6 591	6 132	6 470	5 982	5 982	5 982
	Camions	32 397	32 336	30 658	21 859	20 582	20 582	20 582
	Camions-remorques	14 824	14 598	14 750	17 069	16 610	16 610	16 610
	Total des véhicules commerciaux	56 257	57 525	55 540	45 298	43 174	43 174	43 174
Dommages matériels	Véhicules non commerciaux en cause avec des collisions au CC	35 755	35 398	33 571	36 366	34 055	34 055	34 055
	Véhicules en cause dans des collisions avec des véhicules commerciaux	80 012	78 923	75 111	81 574	77 229	77 229	77 229
	Total de tous les véhicules en cause	878 615	853 929	836 525	834 435	813 528	813 528	813 528
	Total de tous les autres véhicules en cause	958 627	932 852	911 636	916 009	890 757	890 757	890 757

Collisions selon le type de véhicule en cause

Véhicules en cause dans des collisions de la route à déclaration obligatoire

Le tableau 1 fournit le résumé de toutes les collisions de la route à déclaration obligatoire survenues pendant la période comprise entre 1991 et 1995.

Durant cette période, une moyenne annuelle de 55 000 véhicules commerciaux et de 1,18 million d'autres véhicules ont été en cause dans des collisions de la route sur les voies publiques. Ces résultats montrent une nette amélioration par rapport à la période de cinq ans précédente, où 59 000 véhicules commerciaux et 1,26 million d'autres véhicules en moyenne par année avaient été en cause dans des collisions.

Les résultats montrent également qu'en général, le nombre total de véhicules en cause dans des collisions à déclaration obligatoire a baissé de 6,2 % de 1991 à 1995. Il est intéressant de noter qu'alors que le nombre annuel moyen de véhicules commerciaux en cause dans des collisions a également baissé, le résultat de 1995 n'est inférieur que de 2,7 % à celui de 1991.

Autobus

Durant la période comprise entre 1991 et 1995, les autobus étaient en moyenne en cause dans 8 % des collisions mortelles, 19 % des collisions avec dommages corporels et 15 % des collisions avec dommages matériels. Ces chiffres n'ont relativement pas changé au cours des dix dernières années.

Camions

Les camions étaient le plus souvent en cause dans des collisions avec dommages corporels et dommages matériels pour une moyenne de 45 % et 49 % respectivement au cours de cette période. Ces résultats représentent une diminution de 1 % en ce qui concerne les collisions avec dommages corporels et de 2 % en ce qui concerne les collisions avec dommages matériels, par rapport aux cinq années précédentes. Les camions étaient en moyenne impliqués dans 34 % des collisions mortelles mettant en cause des véhicules commerciaux durant la période de 1991 à 1995, soit 1 % de moins que dans les cinq années précédentes.

Camions-remorques

Dans le parc de véhicules commerciaux, les camions-remorques ont été en cause dans le plus fort pourcentage de collisions mortelles. Néanmoins, bien que les camions-remorques aient été impliqués dans 64 % des collisions mortelles mettant en cause des véhicules commerciaux entre 1991 et 1995, cela représente une diminution de 2 % par rapport aux cinq années précédentes. Les camions-remorques ont été impliqués dans environ 36 % des collisions mettant en cause des véhicules commerciaux provoquant des dommages corporels et des dommages matériels pendant cette période (une augmentation de 2 % par rapport aux cinq années précédentes).

La répartition des collisions par type de véhicules commerciaux est présentée à la figure 10, d'après les données recueillies pour 1995.

Types de véhicules commerciaux en cause dans des collisions de la route (1995)

figure 10

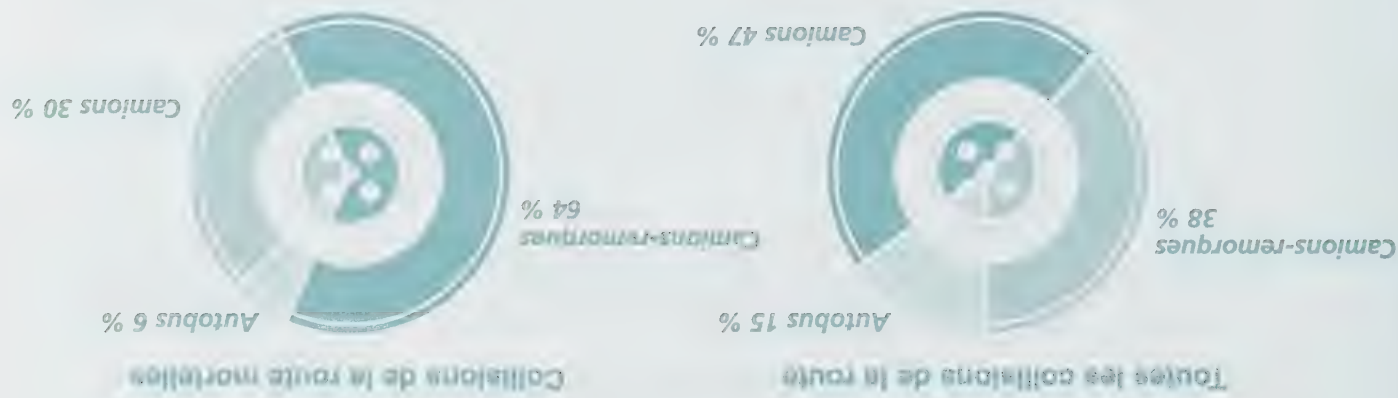




figure 9

Véhicules commerciaux en cause dans des collisions de la route mortelles (1995)

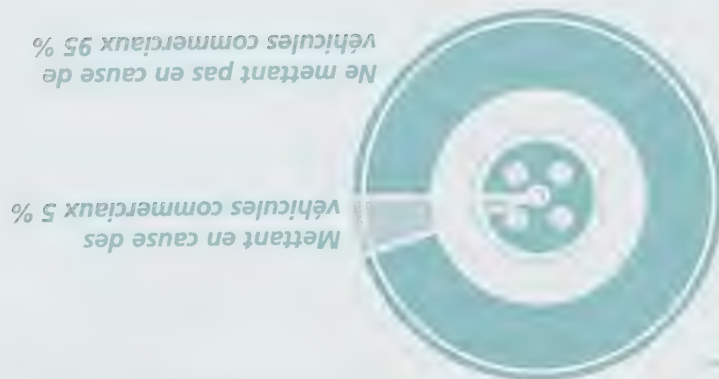


figure 8

Véhicules commerciaux en cause dans des collisions de la route (1995)

En 1995, les véhicules commerciaux étaient en cause dans 54 288 collisions de la route à déclaration obligatoire, soit 4,5 % des 1,2 million de collisions enregistrées. Les véhicules commerciaux étaient en cause dans 537 collisions mortelles, soit 11,5 % de toutes les collisions mortelles survenues en 1995. Comme l'indique la figure 7, ces taux sont restés relativement stables au cours des dix dernières années.

¹ Aux fins du présent rapport, les véhicules commerciaux comprennent les autobus, les camions d'un PNBV de plus de 4 538 kg et les camions-remorques.

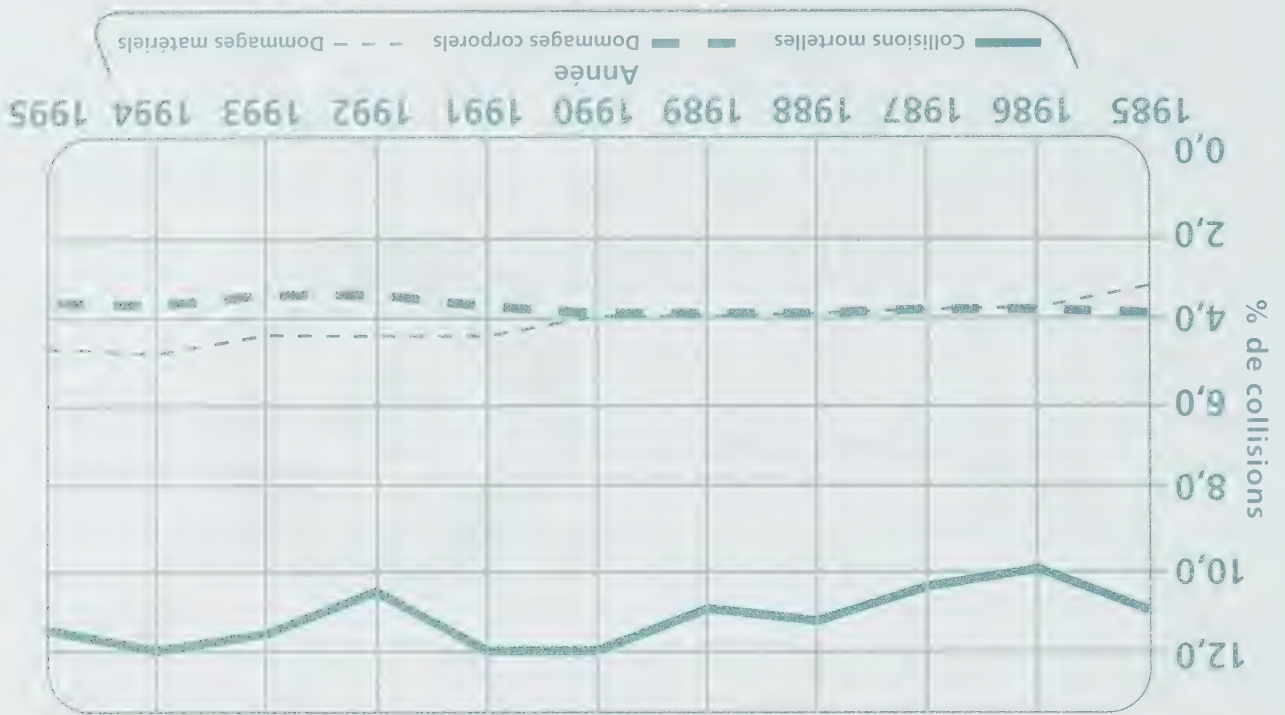


figure 7

Véhicules commerciaux en cause dans des collisions de la route

Collisions mettant en cause des véhicules commerciaux — Aperçu

On estime que le parc de véhicules commerciaux¹ au Canada compte quelque 700 000 véhicules, soit 4 % du nombre total de véhicules immatriculés. Bien qu'un profil précis

- 4 660 véhicules étaient impliqués dans des collisions mortelles;
- 299 172 véhicules étaient impliqués dans des collisions ayant causé des dommages corporels;
- 890 757 véhicules étaient impliqués dans des collisions ayant causé des dommages matériels.

Même si le nombre de véhicules commerciaux a régulièrement augmenté au cours des dix dernières années, leur implication dans des collisions de la route, en pourcentage de l'ensemble des collisions, est resté relativement stable depuis le milieu des années 1980. petites entreprises.

de l'utilisation de ces véhicules ne soit pas disponibles pour le compte d'autrui et 300 000 par des parcs privés de camions. Les 300 000 autres véhicules commerciaux sont exploités par d'autres personnes ou organisations comme les fermiers, les gouvernements et les

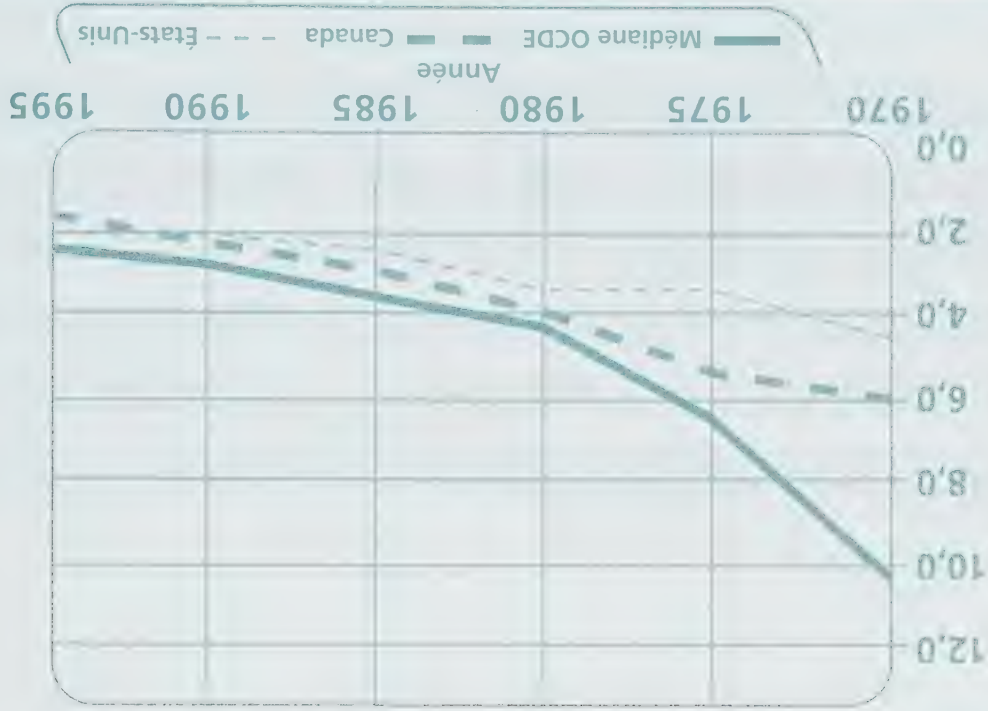


figure 6

Collisions mortelles par 10 000 véhicules immatriculés

cette période.

Au cours des 25 dernières années, le réseau routier du Canada est apparu comme le mode dominant pour la mobilité des personnes et le transport des marchandises. En 1995, on comptait quelque 19 millions de titulaires de permis de conduire et 17 millions de véhicules immatriculés. Toutefois, bien que le nombre de conducteurs et de véhicules ait plus que doublé depuis 1970, la sécurité du réseau s'est régulièrement améliorée alors que les pertes de vie dues à des collisions de la route ont diminué de plus de 34 % durant

Sur les 1,2 million de véhicules impliqués dans 661 000 collisions ayant causé des dommages corporels et des dommages matériels :

220 000 blessés légers.
Elles ont fait 20 000 blessés graves et maritimes et ferroviaires respectivement. à 107, 39 et 124 dans les transports aériens, la vie à 3 347 personnes, comparativement En 1995, les collisions de la route ont coûté comparaisons possibles.

Comme l'indique la figure 6, le nombre de pertes de vie par 10 000 véhicules immatriculés est passé de 6,0 en 1970 à 1,8 en 1995. La cote de sécurité du Canada se classait au septième rang en 1995 quand on comparait le nombre de collisions survenues au pays et dans les pays membres de l'OCDE où les données étaient disponibles et les comparaisons possibles.

Introduction

PARTIE 2 : STATISTIQUES SUR LES COLLISIONS METTANT EN CAUSE DES VÉHICULES COMMERCIAUX

Contrôles routiers de 1996

figure 4

Administration	Nbre de véhicules inspectés	Nbre de camions hors service	% de camions hors service	Nbre de conducteurs avec permis suspendu	% de conducteurs avec permis suspendu
Colombie-Britannique	1 090	307	28 %	29	2,7 %
Alberta	456	151	33 %	15	3,3 %
Saskatchewan	367	96	26 %	1	0,3 %
Manitoba	273	67	22 %	1	1,5 %
Ontario	2 912	1 139	39 %	34	1,2 %
Québec	126	37	30 %	1	0,8 %
Nouveau-Brunswick	224	82	36 %	4	1,8 %
Nouvelle-Écosse	157	57	36 %	9	—
Ile-du-Prince-Édouard	47	9	19 %	2	4,3 %
Terre-Neuve	243	56	23 %	1	0,4 %
Yukon	48	12	25 %	2	8,3 %
Territoires du Nord-Ouest	42	7	16 %	0	—
Total au Canada	8 178	2 070	25 %	95	1,5 %

Dotation

Le tableau suivant présente un résumé du nombre d'employés affectés à l'application du Code dans les ministères des Transports provinciaux et territoriaux et les services policiers, de même que des employés participant à l'administration des diverses normes du CCS.

Personnel affecté à l'application du CCS

figure 5

Administration	Ministère des Transports	Policiers	Personnel du CCS
Colombie-Britannique	140	5 505	11
Alberta	170	135	15
Saskatchewan	35	15	5
Manitoba	73	15	63
Ontario	252	22 300	17
Québec	168	264	108
Nouveau-Brunswick	40	—	—
Nouvelle-Écosse	42	—	—
Ile-du-Prince-Édouard	15	76	2
Terre-Neuve	55	—	—
Yukon	20	—	2
Territoires du Nord-Ouest	38	—	3

conformité en matière d'heures de service, de rapports de la ronde de sécurité journalière, de sécurité et d'arrimage des charges et de validité des permis de conduire et des certificats d'arrimage.

Les inspections sur la route sont effectuées régulièrement et parfois conjointement avec des membres de la Gendarmerie royale du Canada et de la *Royal Newfoundland Constabulary*. En 1996, un vérificateur à plein temps a été nommé et un programme de vérification des installations est entré en vigueur.

En 1996, plus de 3 000 inspections ont été effectuées, plus de 4 000 déficiences ont été relevées, quelque 400 véhicules ont été mis hors service et 117 avis de 48 heures ont été émis. Au total, on a procédé à 58 inspections des heures de service, 62 vérifications concernant les conducteurs et 49 inspections de l'arrimage des charges.

Yukon

En 1995, l'application du Code sur la route comprenait un agent mobile d'application des normes, deux agents mobiles de la sécurité, un inspecteur des marchandises dangereuses, un inspecteur du CCS et 19 employés des postes de pesage. Les contrôles routiers ASVC étaient effectués par l'inspecteur du CCS et les 19 employés des postes de pesage. L'inspecteur du CCS a effectué trois vérifications des installations. De plus, 127 inspections ASVC ont été exécutées, 43 véhicules ont été contrainits à des restrictions et 17 autres ont été mis hors service. En tout, 55 275 véhicules ont été pesés, ce qui a donné lieu à l'imposition de 73 pénalités pour excédent de poids.

Le tableau suivant présente un résumé des résultats des « Contrôles routiers de 1996 », un programme annuel d'inspections de sécurité entrepris par chaque province et territoire membre de l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux (ASVC) et s'échelonnant sur une période de 72 heures. Des camions lourds ont été choisis au hasard à chaque endroit pour être inspectés conformément aux procédures élaborées par l'ASVC. Dans le cadre de cette initiative de sécurité, les freins, la direction, les roues, les pneus, les châssis et la manière dont les charges étaient arrimées ont été inspectés.

Comme on l'a indiqué précédemment, les inspections ASVC sont exécutées par des agents provinciaux et territoriaux durant toute l'année aux postes de pesage, lors de contrôles routiers ou dans le cadre des vérifications des installations.

Inspections sur la route ASVC

Territoires du Nord-Ouest

Les mesures d'application du Code comprennent des vérifications de véhicules effectuées aux postes de pesage, dans le cadre d'inspections sur la route et de vérifications des installations par 18 agents d'application des règlements sur les véhicules commerciaux. Des vérifications des installations ont été effectuées chez 90 des 360 transporteurs assujettis au CCS inscrits dans les Territoires du Nord-Ouest.

Les agents de mise en application du Code et les inspecteurs du pesage de Terre-Neuve sont chargés d'appliquer la *Highway Traffic Act* et ses règlements connexes, y compris les normes du Code canadien de sécurité. Les inspecteurs du pesage ne sont pas certifiés par l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux (ASVC), mais ils vérifient la

Terre-Neuve

L'application du Code est assurée par des patrouilles routières, des contrôles routiers et des contrôles au hasard de véhicules commerciaux passant par les postes de pesage fixes. Les agents de la sécurité routière effectuent des contrôles au hasard de véhicules commerciaux de même que des inspections ASVC. Le personnel des postes de pesage effectue également des inspections ASVC visuelles de façon régulière et met en application d'autres normes du CCS.

Ile-du-Prince-Édouard

En 1996, 2 875 vérifications ASVC de niveau 1 ont été effectuées, révélant que 55 % des véhicules commerciaux satisfaisaient à la norme précisée. En 1997, un système de profils des transporteurs a été instauré et un poste a été créé pour assurer la gestion de l'ensemble du programme du CCS.

En Nouvelle-Écosse, le Code national de sécurité est mis en application par 42 agents de vérification de la conformité des véhicules. Ces employés sont affectés à diverses régions de la province. Les contrôles routiers sont effectués par équipes de travail à différents endroits et à divers moments afin d'assurer la surveillance dans toute la province.

Nouvelle-Écosse

Au Nouveau-Brunswick, l'application du Code est assurée par 80 agents du CCS, dont 8 sont affectés à des équipes mobiles d'exécution de la loi. Ces équipes effectuent des inspections de sécurité ASVC des véhicules commerciaux aux niveaux 1, 2 et 3, à des installations fixes et dans le cadre d'opérations mobiles. Dans le cadre de ses fonctions régulières, la GRC peut également prendre d'autres mesures d'application du Code.

Nouveau-Brunswick

Dans le cadre du programme de contrôle de la qualité, 1 367 véhicules ont été inspectés, dont 95 d'entre eux présentaient des défauts. En tout, le personnel chargé des inspections mécaniques a effectué 20 107 inspections sur la route et détecté des défauts majeurs sur 2 213 véhicules.

En 1996, les agents de la Société de l'assurance automobile du Québec chargés de surveiller l'application des normes du Code de sécurité routière du Québec ont émis 2 869 constats d'infraction à des conducteurs et 674 constats d'infraction à des transporteurs relativement aux heures de conduite et aux heures de service. En ce qui a trait aux articles du Code de sécurité routière régissant l'entretien des véhicules (contrôle de sécurité et inspection mécanique obligatoire), les agents de la patrouille routière et les inspecteurs des installations de la Société de l'assurance automobile ont émis 1 069 constats d'infraction à des conducteurs et 2 558 à des transporteurs.

Québec

En outre, 50 % des exploitants n'ont pas exigé la prise d'autres mesures.

Code de la route. L'Ontario impose maintenant les plus fortes amendes en Amérique du Nord pour les infractions des véhicules commerciaux.

- *Formation des installateurs de roues* : Les personnes qui installent des roues sur les véhicules commerciaux sont maintenant tenues de suivre une formation et d'être titulaires d'un certificat. Le 1^{er} novembre 1996, un règlement a été introduit en ce qui concerne le retrait ou le remplacement des roues sur les véhicules de plus de 9 000 kg.

- *Formation sur les freins à air comprimé* : À partir du 1^{er} novembre 1996, toutes les personnes qui désirent ajuster des freins à air comprimé doivent avoir suivi une formation et être titulaires d'un certificat.

- *Application de la limite de poids par essieu* : Le 22 juillet 1996, le moratoire sur l'application de la limite de poids par essieu a été levé exigeant des transporteurs de gravier qu'ils respectent les limites réglementaires de poids par essieu. En outre, on a introduit des modifications au Règlement 597 qui réduisent les poids bruts permis pour les véhicules transportant du sable, du gravier, de la roche concassée ou entière, du bitume, des scories ou des gravats.

En 1996, les agents ont effectué 380 vérifications des installations et 33 721 inspections de véhicules. Les agents du ministère ont envoyé quelque 2 200 lettres d'avertissement, dirigé une centaine d'entrevues et convoqué une cinquantaine d'audiences de justification. Les résultats indiquent que sur l'ensemble des exploitants ayant reçu une lettre d'avertissement, 95 % n'ont pas eu besoin de faire l'objet d'une entrevue; en

- 274 infractions concernant les dimensions hors norme
- 116 infractions concernant les marchandises dangereuses
- 238 infractions concernant les permis.

Cent trente vérifications de conformité ont été effectuées en 1996. En conséquence, les cas de 122 transporteurs ont été réglés par le biais de dispositions sur consentement qui comprenaient des amendes et des mesures de sécurité. Dans 19 cas, les transporteurs ont accepté des vérifications régulières par une tierce partie. Deux transporteurs ont été poursuivis devant les tribunaux et six audiences de justification devant la Commission du transport routier ont été convoquées. Par suite de deux vérifications, on a félicité les transporteurs pour la conformité en matière de sécurité.

Quelque 465 vérifications partielles ont été effectuées à des postes d'inspection de l'entretien des véhicules; la certification de 4 postes d'inspection a été révoquée; 24 postes ont volontairement restitué leur certification.

Ontario

La sécurité du camionnage est devenue une grande question d'intérêt public en Ontario. Le Plan de sécurité routière de l'Ontario établit une liste exhaustive d'initiatives visant à améliorer la sécurité dans l'industrie du camionnage. Plusieurs initiatives ont été lancées en 1996, dont :

- *Augmentation des amendes* : Le projet de loi 55 est entré en vigueur en octobre 1996 augmentant les amendes pour les infractions relatives à la sécurité en vertu du

Saskatchewan

En 1996, 35 agents de la circulation en uniforme et 5 enquêteurs ont été chargés de faire respecter les normes du CCS en Saskatchewan. Quinze membres de la GRC et des services policiers municipaux contribuent également aux inspections ASVC à temps partiel. Cinq agents de sécurité sont chargés de surveiller la qualité des inspections des véhicules commerciaux effectuées à des postes d'inspection certifiés.

Le niveau de conformité à la norme d'inspection ASVC reste à environ 30 %. Dans de nombreux cas, on émet aux transporteurs des avertissements les enjoignant de réparer les déficiences qui compromettent la sécurité des véhicules. En 1996, environ 18 % des véhicules ont été mis hors service.

En 1996, le *Saskatchewan Highways and Transportation*, la *Saskatchewan Government Insurance* et la *Saskatchewan Trucking Association* se sont associés dans une campagne de sensibilisation intitulée « *Operation Air Brake* », axée sur la question du réglage des freins dans les systèmes à air comprimé. Au moyen de matériel publicitaire, comme des chaînes de porte-clés, d'apparitions publiques et de mesures d'application ciblées, la campagne avait pour but d'informer les conducteurs, les transporteurs et le public de la nécessité de bien faire régler les systèmes de freins à air comprimé.

Manitoba

Le programme d'exécution de la loi du Manitoba combine l'éducation (communiqués de presse, séminaires, articles de magazine, counseling), les avertissements écrits, les

dispositions sur consentement, les poursuites officielles devant la Commission du transport routier et les amendes.

Les mesures d'application comprennent les inspections à des postes d'inspection fixes et les contrôles routiers. Bien que la responsabilité première de la section de la conformité des transports soit de s'assurer que les véhicules respectent les restrictions qui s'appliquent concernant les poids et les dimensions, elle effectue également des vérifications au hasard de la conformité avec le permis d'exploitation et les normes du CCS.

Les véhicules avec des déficiences détectées pendant les inspections sur la route ASVC doivent être réparés dans un délai précis. Les véhicules présentant des déficiences dans-gérées sont mis hors service immédiatement et n'ont plus le droit de circuler.

En 1996, le fait de ne pas se conformer aux exigences concernant l'assurance liées à l'aptitude en matière de sécurité a entraîné la suspension temporaire de 290 transporteurs. En outre, le permis d'exploitation de 32 transporteurs a été révoqué.

En 1996, 42 461 véhicules ont été inspectés, ce qui a donné lieu à 4 544 poursuites. On a compté :

- 255 infractions concernant les heures de service
- 346 infractions concernant les permis de conduire et l'immatriculation des véhicules
- 2 141 infractions concernant l'équipement déficient et la sécurité
- 1 152 infractions concernant le poids et les dimensions du véhicule

83 000 véhicules commerciaux en Colombie-Britannique. En 1996, 793 vérifications des installations ont été effectuées.

Un processus de sanctions a été établi pour garantir que les transporteurs qui violent constamment les normes ne circulent plus sur les routes. Trois transporteurs ont été convoqués à des auditions administratives en 1996. À la suite de ces auditions, le certificat de sécurité d'un transporteur a été annulé et les plaques d'immatriculation de ses véhicules ont été enlevées. Le parc de camions des deux autres transporteurs a fait l'objet de restrictions.

À la Direction des transports routiers, 140 agents d'application sont chargés de faire respecter les normes du CCS, auxquels s'ajoutent 5 500 agents de police également investis de ce pouvoir.

Alberta

L'application des normes du Code canadien de sécurité est assurée par 120 employés de l'*Alberta Transportation & Utilities* (AT&U), de concert avec 135 agents de la GRC et des services policiers municipaux et provinciaux dans le cadre de leurs fonctions régulières. Les mesures prises par l'AT&U touchent l'éducation, la formation, la gestion de la conformité des transporteurs et les poursuites. Une base de clients assujettis au CCS composée de quelque 22 000 transporteurs routiers est gérée en Alberta.

Le personnel de l'AT&U effectue des examens de conformité, des vérifications des installations et des enquêtes. Ces vérifications et enquêtes sont principalement effectuées

« pour cause », par suite de plaintes, de mesures d'application de la loi et d'identification de profils des transporteurs. La majeure partie du temps consacré à l'application des normes du CCS a trait aux heures de service des conducteurs, aux normes d'entretien des véhicules, au transport de marchandises dangereuses et aux inspections ASVC des véhicules.

Entre 1992 et 1996, l'*Alberta Transportation & Utilities* :

- a effectué en moyenne 10 000 inspections ASVC par année;
- a effectué en moyenne 1 000 vérifications de la conformité au CCS par année;
- a mené en moyenne 1 400 enquêtes générales par année;
- a identifié en moyenne 600 transporteurs non conformes par année (principalement par suite d'annulations des assurances).

Plus de 100 000 véhicules sont inspectés chaque année sur la route et à des postes d'inspection des véhicules par le personnel de l'AT&U. Le taux de mise hors service ASVC (défectuosités demandant une réparation immédiate) est d'environ 32 % des

véhicules inspectés.

L'Alberta continue à travailler à l'application de toutes les normes du CCS et prépare actuellement un générateur de seuil d'inraction qui serait utilisé de concert avec les profils des transporteurs. La province prépare également une interface entre les bases de données sur les profils des transporteurs, les collisions et les infractions.

- le permis du conducteur peut être suspendu;
- le conducteur ou le véhicule peuvent être mis en disponibilité ou hors service;
- le permis d'exploitation du transporteur peut être suspendu ou annulé.

Les provinces et territoires échantillent également des renseignements pour s'assurer que les dossiers des conducteurs et des transporteurs sont complets et à jour.

Voici le résumé des activités dont chaque province et territoire a rendu compte relative-

ment à l'application des normes.

Colombie-Britannique

La Colombie-Britannique possède un système de profils des transporteurs bien établi qui sert d'outil de gestion aux autorités provinciales et aux transporteurs. En 1996, 22 200 infractions par des conducteurs et 3 300 infractions par des transporteurs ont été ajoutées au système de profils. Au cours de l'année, 15 015 véhicules commerciaux ont été inspectés sur la route, parmi lesquels 2 766 ont été mis hors service en raison de déficiences mécaniques. Les résultats des inspections sur la route figurent également dans les profils des transporteurs.

Afin d'aider les transporteurs à embaucher des conducteurs et à surveiller leur performance, des dossiers du conducteur ont été établis pour rapporter toutes les infractions imputables à un conducteur. Le dossier indique également si l'infraction a été commise lorsqu'il le conducteur était au volant d'un véhicule commercial.

A l'heure actuelle, 27 000 transporteurs en activité assujettis au CCS exploitent

politiques et procédures de sécurité appliquées par le transporteur et comprend un examen des dossiers et des documents connexes, des entrevues avec les employés et une inspection sur place des véhicules.

Les provinces et territoires dressent les profils des conducteurs et des transporteurs en con-signant toutes les collisions et les infractions aux règlements de la circulation ainsi que les résultats des inspections de véhicules et des vérifications des installations. Ces profils permettent de suivre la performance en matière de sécurité d'un transporteur et son respect des normes du CCS.

Les autorités provinciales et territoriales appliquent un processus semblable de sanctions aux transporteurs qui ne respectent pas les normes du CCS. En premier lieu, on envoie une lettre au transporteur l'avisant de l'existence d'un problème qui doit être corrigé. Si le problème persiste, on rencontre ensuite le transporteur afin d'établir un plan d'action visant à corriger le problème. En dernier lieu, on organise une audience de justification si le transporteur n'améliore pas sa performance en matière de sécurité. Le transporteur est tenu de se présenter à l'audience, d'expliquer la raison pour laquelle son permis d'exploitation ne devrait pas être suspendu ou annulé et d'en établir la preuve. (Remarque : l'application varie comme l'indique la figure 2.)

Diverses sanctions peuvent être imposées en cas de non-conformité, selon la nature de l'infraction :

- une amende peut être imposée au con-
- ducteur ou au transporteur;

Dépenses fédérales relatives au CCS

L'entente concernant l'élaboration et la mise en oeuvre du Code canadien de sécurité était assortie d'un engagement de soutien financier de la part du gouvernement fédéral, afin de contribuer aux coûts liés à la mise en oeuvre et à l'application uniformes de la norme. Entre 1987 et 1992, le gouvernement fédéral a versé 24 millions de dollars aux provinces et territoires à cette fin.

Les normes du CCS liées à l'exploitation s'étendent maintenant à la vérification des installations, aux systèmes de profils des conducteurs et des transporteurs, aux heures de la ronde de sécurité journalière, aux heures de service, à l'entretien des véhicules commerciaux ainsi qu'à la sécurité et à l'arrimage des charges. Les normes du Code liées à l'administration s'étendent à l'évaluation et à la reconnaissance des aptitudes à conduire des apprentis conducteurs professionnels, au concept de permis de conduire unique, au système de classification des permis de conduire, aux normes médicales, aux épreuves théoriques et tests sur route ainsi qu'au programme de formation des examinateurs de conducteurs.

Lorsque les ententes de financement se sont terminées le 31 mars 1993, Transports Canada a commandé une étude visant à évaluer l'aide financière nécessaire de la part du gouvernement fédéral à l'égard du programme du CCS. L'étude, terminée en juillet 1994, recommandait l'adoption d'un

Application des normes du CCS

annoncé que 20 millions de dollars supplémentaires seraient mis à la disposition des provinces et territoires entre 1995 et 2000. Les représentants fédéraux, provinciaux et territoriaux ont préparé les modalités de l'entente et convenu de l'affectation des fonds. Toutefois, ces fonds fédéraux sont accordés à condition que chaque province et territoire respecte les objectifs de rendement et les exigences en matière de renseignements.

L'application des diverses normes du CCS comporte deux grands volets : les inspections sur la route et la vérification des installations.

L'application des normes sur la route

comporte l'inspection des véhicules commerciaux pour des raisons de sécurité mécanique, conformément à une norme nord-américaine appelée norme d'inspection de l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux (ASVC). La majorité des inspections ASVC sont effectuées à des postes de pesage, bien que la plupart des provinces et territoires emploient également des équipes d'inspection mobiles. On vérifie également les fiches journalières des conducteurs, les rapports de la ronde de sécurité journalière et les documents relatifs au permis de conduire.

La vérification des installations comporte une visite aux bureaux du transporteur pour vérifier si des systèmes appropriés de tenue des dossiers sont en place afin de faciliter l'évaluation de l'application des normes du CCS. La vérification s'étend à toutes les

- L'Alberta et la Saskatchewan n'ont pas adopté les dispositions sur le plafond des heures hebdomadaires; le règlement ne s'applique pas aux agriculteurs ou aux véhicules de moins de 18 000 kg en Alberta et de moins de 22 000 kg en Saskatchewan.
- L'Ontario a introduit des écarts mineurs de la norme (l'exigence de reçus de pont et de péage, par exemple).

10. Sécurité et arrimage des charges

- La Colombie-Britannique, l'Alberta, l'Ontario, le Québec et le Nouveau-Brunswick ont adopté des dispositions qui s'écartent légèrement de la norme.
- Le Manitoba n'a pas adopté les dispositions de la norme relatives à la responsabilité des expéditeurs.
- Terre-Neuve s'écarte nettement de la norme en ce qui a trait aux responsabilités des expéditeurs, des transporteurs et des conducteurs.
- La Nouvelle-Écosse n'a pas précisé la taille des particules pour le transport des agrégats et des matériaux en vrac.
- L'Île-du-Prince-Édouard n'a pas mis la norme en application.

- #### 11. Entretien des véhicules commerciaux
- La Colombie-Britannique applique la norme aux véhicules de plus de 8 200 kg.
 - L'Alberta et les Territoires du Nord-Ouest appliquent la norme aux véhicules de plus de 18 000 kg.
 - La Saskatchewan applique la norme aux véhicules de plus de 22 000 kg.
 - L'Ontario et le Québec n'ont pas mis en application les parties 1.1 et 1.2.
 - L'Île-du-Prince-Édouard n'a pas mis la norme en application.

la route

- La norme est entièrement appliquée dans l'ensemble des provinces et territoires.

13. Rapport de la ronde de sécurité

journalière

- La Colombie-Britannique et le Québec se sont légèrement écartés des exemptions prévues.

- L'Alberta n'exige pas d'un conducteur qu'il consigne l'inspection du véhicule sous forme écrite; la norme ne s'applique pas aux véhicules de moins de 18 000 kg.
- La Saskatchewan n'a pas mis la norme en application.

14. Examens de conformité — cotes de sécurité

sécurité

- La norme est actuellement en voie d'élaboration pour être mise en application en 1988.

15. Vérification des installations

- La Saskatchewan a introduit des écarts mineurs de la norme.
- L'Alberta ne vérifie pas tous les dosiers des transporteurs qui figurent dans la norme.

- L'Alberta n'applique pas la norme aux véhicules de moins de 18 000 kg.
- L'Île-du-Prince-Édouard n'a pas mis la norme en application.

16. Formation en secourisme

- Norme non obligatoire.

12. ASVC — critères d'inspection sur

- La Colombie-Britannique n'a pas mis en œuvre toutes les dispositions de la norme du CCS.

5. Normes d'évaluation et de reconnaissance des aptitudes à conduire des

apprentis conducteurs professionnels

- Les programmes de formation et le processus d'accréditation des examinateurs de l'Ontario et du Québec diffèrent de la norme. Le programme du Québec dépasse la norme.

- L'Île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve et le Yukon ont adopté la norme en raison de la taille réduite de leur industrie du transport routier.
- Le Nouveau-Brunswick n'a pas mis la norme en application.

6. Normes médicales à l'endroit des conducteurs

- La Colombie-Britannique, l'Alberta et l'Île-du-Prince-Édouard s'écartent de la norme en ce qui concerne une ou deux conditions de santé particulières ou présentent de légers écarts dans le processus administratif de révision.
- En Saskatchewan, les permis de classe 5 et ceux de classe 1 avec restrictions peuvent être délivrés aux conducteurs qui ne voient que d'un oeil; quelques autres dispositions de la norme n'ont pas été mises en vigueur.
- Le Manitoba, l'Ontario, le Québec et la Nouvelle-Écosse n'ont pas mis en application diverses dispositions de la norme.
- Le Yukon n'a pas mis la norme en

7. Profil des conducteurs et des

transporteurs

- Les Territoires du Nord-Ouest n'ont pas mis la norme en application; l'adoption d'une loi est à l'étude.

- La Saskatchewan, l'Ontario et l'Île-du-Prince-Édouard n'ont pas adopté ou intégré toutes les dispositions de la norme, en particulier celles concernant les données sur les collisions et les mises hors service et les activités de contrôle des transporteurs.
- L'Alberta n'a pas adopté ou intégré toutes les dispositions de la norme, en particulier celles concernant les données sur les collisions.
- La Nouvelle-Écosse attend l'approbation de la réglementation pour permettre les activités de contrôle des transporteurs.
- La Colombie-Britannique n'a pas inclus jusqu'à présent les rapports de collisions dans les profils des transporteurs.

8. Suspension temporaire

- La Saskatchewan, l'Ontario et le Nouveau-Brunswick n'ont pas adopté tous les éléments de la norme.
- Le Québec et la Nouvelle-Écosse n'ont pas mis la norme en application.

9. Heures de service

- Terre-Neuve et les Territoires du Nord-Ouest n'ont pas adopté toutes les définitions ainsi que la politique concernant les applications et exemptions prévues au Règlement sur les heures de service.

applicable

Écarts par rapport aux normes du CCS (au 1^{er} janvier 1997)

1. Concept du permis de conduire unique

- La Colombie-Britannique et l'Ontario n'exigent ni ne mettent à jour les dossiers de conduite des candidats de l'extérieur de leur province.
- Le Québec ne met pas à jour les dossiers de conduite des candidats de l'extérieur de la province, sauf dans le cas de conducteurs de provinces ou territoires qui ont conclu des ententes réciproques avec le Québec.

2. Épreuves théoriques et tests sur route

- La Colombie-Britannique, la Saskatchewan, l'Ontario et le Québec exigent pas d'entrevue préalable à la reprise de l'examen.
- L'Alberta, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve, le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest n'accréditent pas les interprètes des examens.
- La Saskatchewan, l'Ontario, le Québec et la Nouvelle-Écosse n'incluent pas tous les panneaux de signalisation dans la partie de l'examen qui porte sur la signalisation routière.
- L'Ontario, le Québec et le Yukon n'incluent pas tous les éléments du CCS dans l'examen des véhicules avant le déplacement.
- Les Territoires du Nord-Ouest n'ont pas mis en application les entrevues préalables à la reprise de l'examen et au test sur route des progrès du conducteur.

3. Programme de formation des examinateurs de conducteurs

- Les programmes de l'Ontario et des Territoires du Nord-Ouest n'englobent pas l'éventail complet des sujets prescrits dans la norme.
- Les Territoires du Nord-Ouest n'ont pas mis la norme en application.

4. Système de classification des permis de conduire

- L'Alberta, le Manitoba, l'Île-du-Prince-Édouard, le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest n'accordent pas de mention spéciale pour les remorques en col de cygne.
- L'Ontario, les Territoires du Nord-Ouest, le Québec et le Nouveau-Brunswick n'accordent pas de mention spéciale pour les véhicules de remorquage dont le poids dépasse 4 600 kg.
- Le Manitoba déroge aux spécifications de la classe 5 (le poids maximal d'un véhicule remorqué est de 4 540 kg; les détenteurs de permis de classe 5 ne peuvent pas conduire d'ambulance ni de taxi).
- En Ontario, la désignation classe 1 ou A n'autorise pas la conduite d'un autobus.
- La Nouvelle-Écosse déroge aux spécifications sur la limite d'âge pour certaines classes de permis.
- Les permis des classes 1 à 5 de l'Ontario et du Québec ne comportent pas de mention spéciale pour la conduite de véhicules munis de freins à air comprimé.
- Le Manitoba et l'Île-du-Prince-Édouard ne restreignent pas le poids d'un véhicule remorqué pour les permis de classe 3.

Mise en oeuvre du CCS

par province ou territoire

figure 2

Nom de la norme												
C-E	All.	Soc.	Mor.	Dnt.	Irc	A.B.	N.E.	L.M.E.	T.M.	Vik.	T.M.O.	
Moyens de surveillance												
Inspection des installations												
Profil des conducteurs et des transporteurs												
Rapport de la ronde de sécurité journalière												
Heures de service												
Entretien des véhicules courants												
ASVC — critères d'inspection sur la route												
Sécurité des charges												
Examens de conformité — cotes de sécurité												
Moyens administratifs												
Evaluation des apprentis conducteurs												
Concept du permis de conduire unique												
Système de classification des permis												
Normes médicales pour les conducteurs												
Epreuves théoriques et tests sur route												
Programme de formation des examinateurs de conducteurs												
Suspension temporaire												
Formation en secourisme (non obligatoire)												
Mise en oeuvre complète												
Mise en oeuvre avec des écarts minimaux												
Mise en oeuvre avec des écarts												
Pas de mise en oeuvre												

Mise en oeuvre du CCS

Les renseignements sur la situation de l'application des normes du Code canadien de sécurité ont été fournis par des représentants de chaque gouvernement provincial et territorial en réponse à une demande de Transports Canada. Dans le cadre de cette demande, chaque province ou territoire devait réviser et mettre à jour les renseignements contenus dans le Quatrième rapport annuel au Parlement sur la Sécurité des véhicules commerciaux au Canada.

Les renseignements présentés dans les sections suivantes sont basés sur les réponses et sur l'information fournies par les gouvernements provinciaux et territoriaux.

Il s'est avéré assez difficile de décrire sous une forme simple dans quelle mesure le Code canadien de sécurité a été appliqué. Dans les précédents rapports au Parlement, on a tenté de présenter le niveau d'application sous une forme « binaire », en vertu de laquelle on estime qu'une norme a été appliquée seulement si les exigences provinciales ou territoriales sont identiques à celles du Code canadien de sécurité. Toutefois, les exigences provinciales ou territoriales ne diffèrent que légèrement des dispositions du CCS dans de nombreux cas, et souvent sur des points qui ne dérogent pas sensiblement aux principes du CCS ou qui ne nuisent pas à la compatibilité avec les provinces ou territoires voisins.

Dans ce contexte, il est clair que des progrès considérables ont été réalisés au cours

des dix dernières années en vue d'atteindre les objectifs du Code canadien de sécurité. Les exigences provinciales et territoriales en matière de permis de conduire et d'immatriculation de véhicules commerciaux, d'inspection des véhicules, d'exploitation, de rapports et de vérifications sont devenues beaucoup plus compatibles, et dans certains cas, elles sont maintenant pratiquement uniformes. Ces progrès n'auraient pas été réalisés sans l'introduction du CCS et sans le dialogue dirigé sur la question entre les administrations qui en a accompagné la mise en oeuvre.

Il est également évident que la recherche d'une amélioration de la sécurité routière et d'une plus grande compatibilité des règlements exige que le Code canadien de sécurité reste ouvert à la révision et à la mise à jour. Par exemple, l'expérience opérationnelle, couplée aux résultats de la recherche, a précipité les examens des normes du CCS en ce qui a trait aux heures de service et à la sécurité des charges. En outre, on continue de travailler à l'application de la nouvelle norme du CCS concernant les examens de conformité et les cotes de sécurité.

Importance

Sous une forme simplifiée, d'après les renseignements fournis par les provinces et territoires, la figure 2 qui suit indique dans quelle mesure chacune des normes du Code canadien de sécurité a été appliquée. On doit faire remarquer qu'on a fait appel au jugement pour distinguer les exigences provinciales ou territoriales qui ne constituent que des écarts mineurs par rapport à la norme du CCS de celles qui constituent des écarts

8. SUSPENSION TEMPORAIRE	<p>Fixe les critères de suspension d'un permis de conduire pour une durée de 24 heures quand le conducteur n'est pas en mesure de conduire son véhicule en raison de facultés affaiblies par l'alcool, la fatigue ou des drogues.</p> <p>Etablit des limites en ce qui a trait aux heures de conduite quotidiennes et hebdomadaires autorisées par les exploitants de véhicules commerciaux.</p>
9. HEURES DE SERVICE	
10. SÉCURITÉ ET ARRIMAGE DES CHARGES	<p>Fixe les critères d'arrimage pour s'assurer que les charges sont correctement arrimées, couvertes ou protégées.</p>
11. ENTRETIEN DES VÉHICULES COMMERCIAUX	<p>Fixe les normes minimales pour un programme d'entretien ainsi que pour l'inspection des véhicules commerciaux selon une fréquence préalable.</p>
12. ASVC — CRITÈRES D'INSPECTION SUR LA ROUTE	<p>Fixe les critères minimaux d'inspection sur la route des véhicules commerciaux.</p>
13. RAPPORT DE LA RONDE DE SÉCURITÉ JOURNALIÈRE	<p>Stipule qu'un conducteur doit inspecter son véhicule pour s'assurer de son bon état de fonctionnement avant chaque voyage et qu'il doit noter les résultats dans un rapport; les transporteurs sont tenus de réparer les défauts constatés. Le conducteur suivant doit avoir sur lui une copie du rapport d'inspection précédant dans l'habitacle du camion.</p>
14. EXAMENS DE CONFORMITÉ — COTES DE SÉCURITÉ	<p>Exige que tout parc de véhicules commerciaux possède un certificat d'aptitude en matière de sécurité et une cote de sécurité basée sur la performance émise par la province ou le territoire qui a immatriculé le véhicule.</p>
15. VÉRIFICATION DES INSTALLATIONS	<p>Fixe les exigences en matière de registres qu'un transporteur doit tenir pour permettre aux vérificateurs de les examiner dans ses locaux. La vérification est un examen approfondi des activités d'un transporteur par rapport aux normes de sécurité qui s'appliquent.</p>
16. FORMATION EN SECOURSISME	<p>Etablit une norme non obligatoire qui encourage les conducteurs à suivre une formation en secourisme. Cette disposition n'a été adoptée comme norme réglementaire dans aucune administration.</p>

1. CONCEPT DU PERMIS DE CONDUIRE UNIQUE	Fixe les procédures administratives qui visent à assurer qu'un conducteur ne détient pas plus d'un permis de conduire valide.
2. ÉPREUVES THÉORIQUES ET TESTS SUR ROUTE	Fixe les principes des épreuves (examens écrits, épreuves verbales, tests sur route) visant à vérifier les connaissances qu'un conducteur a du véhicule, du Code de la route et des règlements de la circulation.
3. PROGRAMME DE FORMATION DES EXAMINATEURS DE CONDUCTEURS	Établit un programme de formation normalisé pour les examinateurs de conducteurs afin de s'assurer que les épreuves de conduite se déroulent de manière uniforme dans tout le Canada.
4. SYSTÈME DE CLASSIFICATION DES PERMIS DE CONDUIRE	Fixe sept catégories distinctes de permis de conduire, dont chacune désigne un certain type de véhicule qui peut être exploité conformément au niveau de compétence nécessaire à sa conduite.
5. ÉVALUATION ET RECONNAISSANCE DES APPÉTITS À CONDUIRE DES APPRENTIS CONDUCTEURS PROFESSIONNELS	Fixe les critères relatifs à la certification des transporteurs et des écoles en vue de former les conducteurs de véhicules commerciaux, de vérifier leurs compétences et de délivrer la catégorie de permis qui convient.
6. NORMES MÉDICALES À L'ENDROIT DES CONDUCTEURS	Fixe les normes médicales minimales pour chaque catégorie de permis de conduire ainsi que les exigences en ce qui a trait aux examens périodiques.
7. PROFIL DES CONDUCTEURS ET DES TRANSPORTEURS	Établit les exigences en matière de renseignements nécessaires au contrôle et à la surveillance du comportement des transporteurs et des conducteurs et à l'imposition des sanctions qui conviennent en cas de comportement insatisfaisant.

Normes du Code canadien de sécurité

figure 1

Dans les récentes années, les efforts ont été orientés sur le parachèvement et l'amélioration de l'uniformité de la mise en oeuvre des dispositions du CCS et sur la mise sur pied de systèmes administratifs visant à surveiller la performance et à échanger des renseignements entre les administrations.

Les normes du CCS

Le Code canadien de sécurité n'a pas de statut juridique en soi, mais les normes servent de modèles pour les mesures législatives, réglementaires ou administratives prises par chaque province ou territoire. Une brève description de chaque norme est présentée à la figure 1.

PARTIE 1: MISE EN ŒUVRE DU CODE CANADIEN DE SÉCURITÉ

Le Code canadien de sécurité

La Loi de 1987 sur les transports routiers (LTR), qui est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1988, a effectivement dérogé le contrôle de l'entrée dans l'industrie du transport routier en fonction de critères économiques. Les transporteurs n'ont donc plus à prouver la nécessité publique ; les certificats d'exploitation sont octroyés si les requérants satisfont aux critères d'assurance et d'aptitude en matière de sécurité et à condition qu'il n'y ait pas d'objection valable à la délivrance d'un certificat d'exploitation.

Le passage à la déréglementation économique a fait craindre à l'industrie et au gouvernement que cette participation accrue à l'industrie du camionnage ne détériore les niveaux de sécurité des transporteurs routiers exploitant des services sur les routes du pays. À cet égard, le Sénat devait approuver la LTR sous réserve de la mise en œuvre par le gouvernement fédéral d'un Code canadien de sécurité (CCS), de concert avec les gouvernements provinciaux et territoriaux.

En 1987, les membres du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière ont signé un protocole d'entente en vue d'élaborer et de mettre en œuvre le CCS. L'initiative avait pour objectif d'établir

des normes nationales de sécurité uniformes pour les véhicules commerciaux qui favoriseraient une amélioration de la sécurité et de l'efficacité au sein de l'industrie du transport routier.

Le Code canadien de sécurité était fondé sur un amalgame des lois et des règlements provinciaux existants. On a ajouté de nouvelles normes et de nouveaux critères à cette structure initiale afin d'étendre la réglementation en matière de sécurité à des domaines qui n'étaient pas touchés au préalable. Le passage de régimes provinciaux et territoriaux individuels de normes de sécurité à un ensemble commun de normes nationales a demandé à certaines administrations beaucoup plus de travail qu'à d'autres. Même pour les provinces ou territoires plus avancés dans l'élaboration de règlements de sécurité, la législation a dû être révisée pour tenir compte des normes nationales enchaînées dans le CCS.

Au cours des premières années, les provinces et territoires ont centré leurs efforts sur la mise en œuvre des importantes nouvelles initiatives de sécurité [Profil des conducteurs et des transporteurs, Règlement sur les heures de service, Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux (ASVC)] — critères d'inspection sur la route, etc.]. Les provinces et territoires ont eu recours à des crédits fédéraux pour recruter du personnel, acquérir les équipements et matériels nécessaires et mettre sur pied des systèmes pour permettre l'élaboration et l'application des normes du CCS.

L'article 35 de la Loi de 1987 sur les transports routiers (LTR) stipule que le ministre fédéral des Transports doit présenter un rapport devant chaque chambre du Parlement sur :

- 1) les progrès réalisés dans la mise en œuvre des règlements et normes concernant la sécurité d'exploitation des entreprises extra-provinciales de transport par camion et par autocar;

- 2) les renseignements statistiques existants concernant les tendances en matière de collisions routières au Canada où sont impliqués des véhicules automobiles exploités par des entreprises extra-provinciales de transport par camion et par autocar.

Bien qu'il s'agisse de se concentrer sur les entreprises extra-provinciales de transport par camion et par autocar lorsque l'on rend compte de la mise en œuvre des diverses normes de sécurité, étant donné qu'elles s'appliquent aux deux types d'entreprises. C'est pourquoi l'application des normes est présentée collectivement pour les entreprises extra-provinciales et intra-provinciales. De la même façon, les données sur les collisions portent sur les véhicules commerciaux (entreprises extra-provinciales et intra-provinciales de transport par camion et par autocar) aussi bien que sur les véhicules

non commerciaux, à des fins de comparaison. Dans ce rapport, l'expression « véhicule commercial » désigne un camion dont le poids brut à l'immatriculation excède 4 538 kg ou un autobus dont la capacité prévue est de plus de 10 personnes, conducteur y compris.

Ce rapport est le cinquième à être présenté devant le Parlement. Le premier rapport dressait l'historique du processus de réforme de la réglementation qui a conduit à l'adoption de la LTR de 1987. Il renfermait également une analyse des statistiques sur la sécurité routière jusqu'en 1987. Le deuxième rapport rendait compte plus en détail des progrès réalisés dans l'application des diverses normes du Code canadien de sécurité (CCS) et présentait une compilation des statistiques sur les collisions survenues entre 1986 et 1988. Le troisième rapport rendait compte également de la mise en œuvre du CCS en insistant plus particulièrement sur l'importance de sa mise en application. Il présentait également des statistiques sur la sécurité routière pour la période allant de 1986 à 1990. Le quatrième rapport décrivait l'évolution de l'application des normes du CCS en s'appuyant sur les données tirées de deux sondages réalisés en 1993.

Le présent rapport décrit les progrès réalisés dans l'application des normes du CCS en s'appuyant sur les données tirées d'un sondage réalisé au début de 1997 et il rend compte de la situation de la mise en œuvre du CCS au mois de janvier 1997. La Partie 2 qui traite des données sur les collisions met l'accent sur les données disponibles dans les données disponibles à cet égard pour la période comprise entre 1991 et 1995.

LISTE DES FIGURES

Figure 1	— Normes du Code canadien de sécurité	2
Figure 2	— Mise en oeuvre du CCS par province ou territoire	5
Figure 3	— Nombre de provinces et territoires dotés des normes du CCS	6
Figure 4	— Contrôles routiers de 1996	17
Figure 5	— Personnel affecté à l'application du CCS	17
Figure 6	— Collisions mortelles par 10 000 véhicules immatriculés	18
Figure 7	— Véhicules commerciaux en cause dans des collisions de la route	19
Figure 8	— Véhicules commerciaux en cause dans des collisions de la route (1995)	20
Figure 9	— Véhicules commerciaux en cause dans des collisions de la route mortelles (1995)	20
Figure 10	— Types de véhicules commerciaux en cause dans des collisions de la route (1995)	21
Figure 11	— Pourcentage des collisions mettant en cause un seul véhicule commercial par rapport à l'ensemble des collisions impliquant un seul véhicule	26
Figure 12	— Véhicules commerciaux défectueux en cause dans des collisions de la route	28
Figure 13	— Collisions de la route où l'état du conducteur était autre que « Apparemment normal »	30
Figure 14	— Comportement des conducteurs de véhicules commerciaux avant des collisions de la route à déclaration obligatoire (1995)	31

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1	— Véhicules en cause dans des collisions de la route à déclaration obligatoire	23
Tableau 2	— Véhicules commerciaux en cause des collisions impliquant un seul véhicule	25
Tableau 3	— Etat des véhicules commerciaux en cause dans des collisions de la route à déclaration obligatoire	27
Tableau 4	— Etat des conducteurs de véhicules commerciaux en cause dans des collisions de la route à déclaration obligatoire	29
Tableau 5	— Comportement des conducteurs de véhicules commerciaux avant des collisions de la route à déclaration obligatoire	32
Tableau 6	— Victimes de collisions de la route	34

TABLE DES MATIÈRES

SÉCURITÉ DES VÉHICULES COMMERCIAUX AU CANADA iii

Résumé..... iii

PARTIE 1 :

MISE EN ŒUVRE
DU CODE CANADIEN
DE SÉCURITÉ 1

Le Code canadien de sécurité 1

Les normes du CCS 2

Mise en oeuvre du CCS 4

Écarts par rapport aux normes du CCS 7

Dépenses fédérales relatives au CCS 10

Application des normes du CCS 10

Inspections sur la route ASVC 16

Dotation 17

PARTIE 2 :

STATISTIQUES SUR
LES COLLISIONS METTANT
EN CAUSE DES VÉHICULES
COMMERCIAUX..... 18

Introduction 18

Collisions selon le type de véhicule en cause 22

Collisions selon l'état et le comportement
des conducteurs 28

Renseignements sur les victimes de collisions
de la route..... 33



Transport
Canada

Transports
Canada

Deputy Minister Sous-ministre

Place de Ville
Ottawa
K1A 0N5

L'honorable David M. Collenette, C.P., député
Ministère des Transports

Monsieur le Ministre,

Nous avons l'honneur de vous demander de déposer aux fins de
présentation à la Chambre des communes et au Sénat, le cinquième rapport annuel
sur la Sécurité des véhicules commerciaux au Canada.

Le rapport est présenté au Parlement conformément aux
dispositions de l'article 35 de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes
sentiments les meilleurs.

Margaret Bloodworth

Canada

L'hon. David M. Collette, C.P., député

[Signature]

Le routier a l'honneur de présenter à votre Excellence le cinquième rapport annuel sur la Sécurité des véhicules commerciaux au Canada.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE

À son Excellence le très honorable Ronéo Leblanc, C.P., Gouverneur général et du Canada.

Rapport annuel
Ministère des Transports
Groupe de sécurité et sûreté
Présenté conformément aux dispositions de la
Loi de 1987 sur les transports routiers

Ottawa, Canada K1A 0N5

Ministre des Transports



Minister of Transport

ISBN 0-662-63408-X

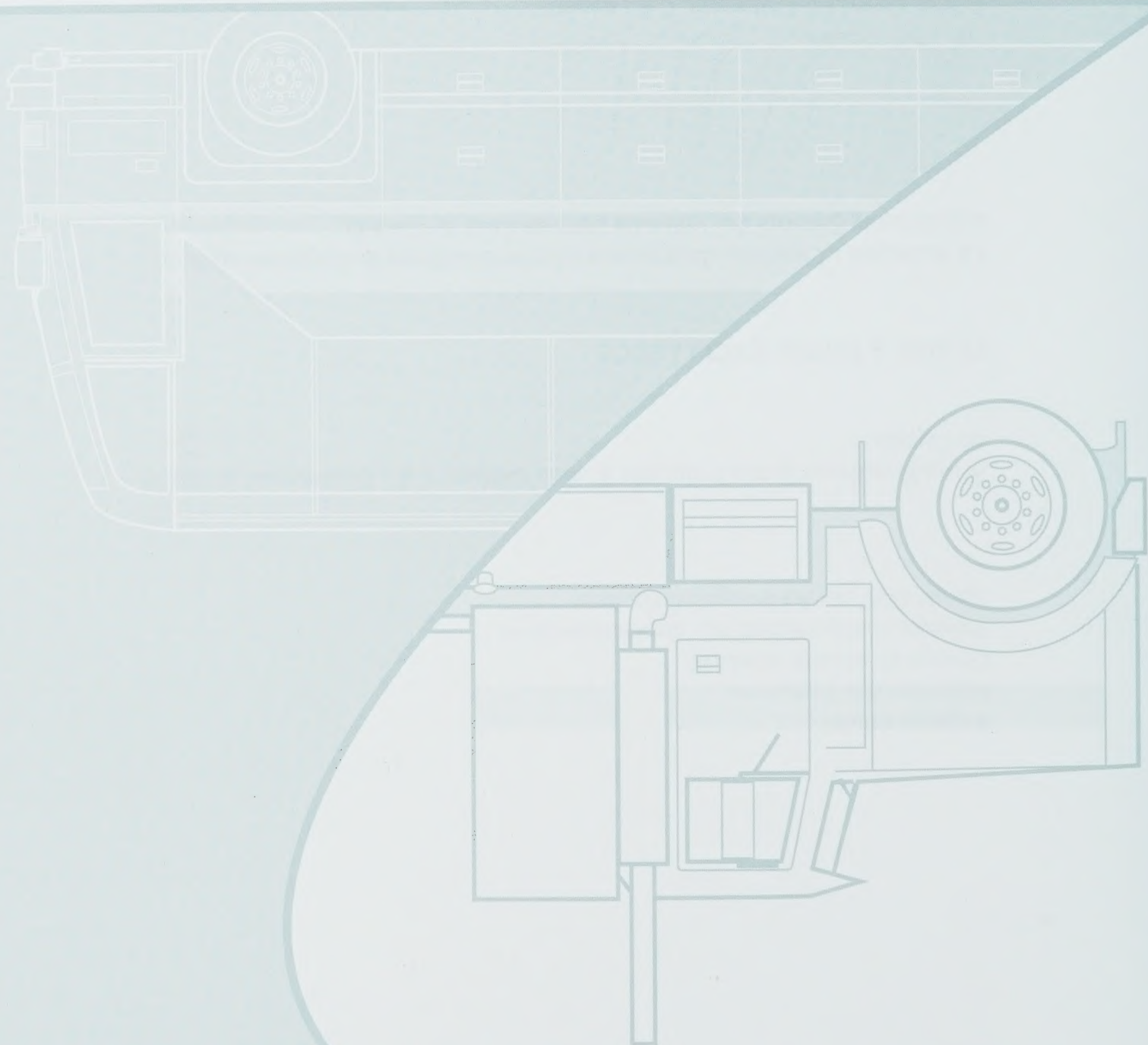
N° de catalogue : T-45-4/1996

Ottawa, Canada K1A 0S9

© Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada — 1997

Cinquième rapport annuel au Parlement

Sécurité des véhicules commerciaux au Canada



Sécurité des véhicules commerciaux au Canada

